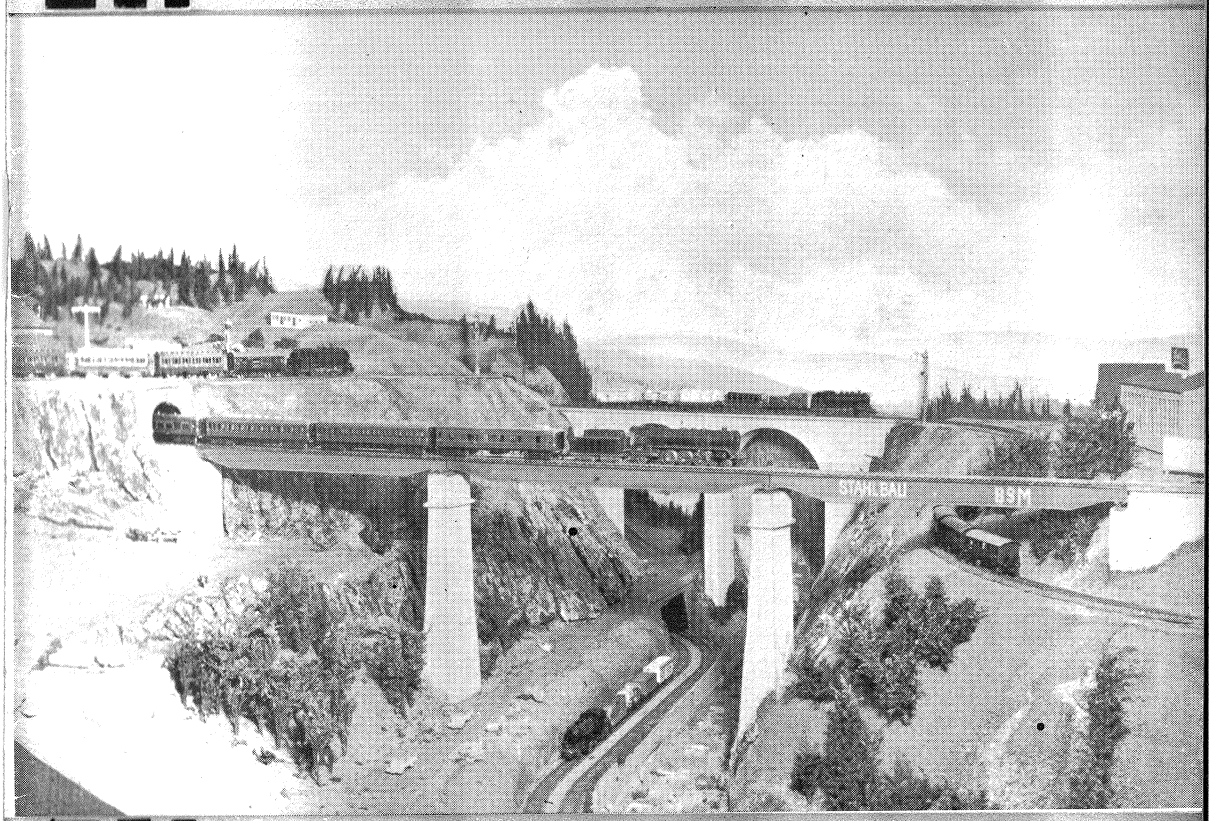
JUILLET-AOUT 1951

LOCO-REVUE

LA REVUE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER



LIRE DANS CE NUMÉRO :

Un Réseau spectaculaire.
Construction d'une 140 C Ouest.
Les 020 du Sud-Ouest.
Les Tramways de Dijon.
Etc., etc...

N° 95

Prix Frs 80

AU PELICAN

45, Passage du Havre (rue Saint-Lazare). - Rotonde, **PARIS** (9e)

Téléphone TRInité 55-54

A l'entresol : **Salle de Démonstration**

TOUT CE QUI CONCERNE LE CHEMIN DE FER

TOUTES LES MARQUES DE TRAINS ET LEURS ACCESSOIRES

RÉPARATIONS

AVIONS ET BATEAUX A CONSTRUIRE

:: PIÈCES DÉTACHÉES ET MOTEURS ::

TOUT CE QUI CONCERNE LE MODÈLE RÉDUIT

Demandez notre nouvel Album illustré 1949-50 (100 clichés)
Prix : **CENT** frs contre ce montant au C.C.P. CASTAING Paris 6021-47

"AU MOUSQUETAIRE"

(près place des Ternes)

108, Boulevard de Courcelles, **PARIS** (17e) Wag. 26-66

Spécialiste du Train électrique O et H.O

Dépositaire de :

« VUILLAUME », « MINIATRAIN », « JEAN-LOUIS », « V. B. », « J. L. »

De la pièce détachée à l'installation complète

Tous les samedis, à partir de 14 heures, un Spécialiste est à votre entière disposition pour tous renseignements

Plateau permanent de démonstration « H.O »

En O : Toutes marques et accessoires, tous travaux et devis sur demande

LOCO-REVUE

Volume X **Numéro 95**

LOCO-REVUE
Fondée en 1937

LE SABLEN
AURAY
(Morbihan)

Directeur :
J. FOURNEREAU

R. C. Lorient 21510
Chèques postaux :
2081-39 Paris

Paraît le 15
de chaque mois

Le numéro :
France ..... **80 fr.**
Etranger ..... **100 fr.**

Abonnement annuel :
France ..... **800 fr.**
Etranger ..... **1000 fr.**

Tarif publicitaire
sur demande

TABLE DES MATIÈRES

JUILLET-AOUT 1951

Un Réseau spectaculaire 205
Machine O20 T de la Région S.-O. 208
Signalisation automatique 210
Construction d'une 140 C Ouest 212
Une Exposition à Lille 216
La Voiture Présidentielle 217
Les Tramways de Dijon 220
La 1D1 des Chemins de Fer Italiens 224
L'Exposition de Grenoble 226

NOTRE COUVERTURE
Vue de la partie EST du réseau du Model-Eisenbahn-Club de Wuppertal.
(Voir page 205).
Cliché M.E.C.

LOCO-REVUE
EST A VOTRE DISPOSITION EN

FRANCE : Dans les principales maisons spécialisées.
BELGIQUE : A.B.A.C., 14, place de la Constitution, **Bruxelles.**
DANEMARK : Modelgembanen, Strandvej 4 x, Copenhague ϕ.
ETATS-UNIS : A.C. KALMBACH, 1027 North Seventh St., **Milwaukee 3,** Wisconsin, U.S.A.
GRANDE-BRETAGNE : PERCIVAL MARSHALL, 23 Great Queen St., **Londres,** W.C.2.
ITALIE : FERROVIE, Centro Italiano di Modellismo Ferroviario, Casella Postale 459 **Bologne.**
SUISSE : Hs. SCHÄFLI, Vodergasse, 70, Schaffhouse.

N. B. — Il ne reste plus aucun exemplaire des nos 1 à 46 et 50 à 57 inclus de « Loco-Revue ». Afin d'être bien certain d'obtenir votre exemplaire à chaque nouvelle parution, **ABONNEZ-vous...**

Nous rappelons que tous les textes et clichés doivent nous parvenir au plus tard UN MOIS avant la parution du numéro où ils doivent figurer. Il est rappelé qu'à toutes demandes de renseignements, il doit être joint un timbre pour la réponse.

Prière de joindre **vingt francs** à toute demande de changement d'adresse.

DE-CI, DE-LA

■

NOUVELLES REVUES

Deux nouvelles revues sur le Modellisme Ferroviaire viennent de voir le jour. Nous apprenons en effet, d'une part l'existence de « **Italmodel** », revue italienne bimestrielle s'occupant du Modellisme en général, marine, aviation, automobilisme et chemin de fer. Tirée sur beau papier et comprenant une quarantaine de pages, cette revue intéressera tous ceux qui s'adonnent aux Modèles Réduits en général. — D'autre part, la firme allemande qui éditait auparavant « **Modellbahn-Welt** » vient de sortir une petite Revue de poche intitulée « **Du und Deine Modellbahn** » spécialisée dans le Modèle Réduit Ferroviaire et donnant d'excellents renseignements pour les débutants.

■

NUMÉRO SPÉCIAL D'AOUT

Celui-ci s'annonce comme un grand succès et les demandes arrivent chaque jour plus nombreuses. Que les retardataires se hâtent de s'inscrire car véritablement ce fascicule les intéressera au plus haut point.

Franco contre Francs : 200.

■

PROJETS DE LOCOMOTIVES DE LA D.R.

Nous avons parlé dans notre dernier numéro d'une 170 rigide, voici quelques autres modèles retenus :

BORSIG : Une 152 à 3 cyl. égaux, 5.80 à 6.50 de grille, 3 cyl. de 570×660, roues unifiées, 1.40, mécanisme unifié, tender 34 Mc et 12 T.

BORSIG : Une 130 + 040 cyl. simple, expansion, chercheur mécanique, 6.50 de grille, arch-tubes, cylindres groupe 130 de 465 × 660 et groupe 040 plus adhérent de 535 × 660, roues 1.40 et mec. unifiés. Jeu du bissel Krauss max. 90 m/m, jeu des essieux extrêmes des 2 groupes **rigides** 22.5 m/m et 23 m/m. 2 échappements, tender 5 essieux, 1 bog. AV à 3 essieux et 1 bog. AR à 2 essieux. Empt total 27.350, loco seule 13.700, empt tender 6.150.

HENSCHELL : Une 161 à 3 cyl. égaux, chaudière diam. 2 m. 100, grille 6 à 7 m. chargeur, 2 bissels Krauss-Helmholtz AV et AR, 3e essieu moteur sans boudins.

KRAUSS : Une 160 à 3 cyl. grille 5.35, tubes de 5.80. Bissel Krauss Helmholtz.

MAFFEI : De 89,7 m/m de jeu essieu AR 35 m/m distribution par soupapes rotatives Lentz, foyer tôle ondulée, 3e essieu sans boudins, tender à 5 essieux, 3 rigides AV et 1 bogie à 2 essieux AR. Longueur avec tender 26.200, empat. 22.200 (ponts tournants unifiés D.R. 23 mètres.

Une 151 à 3 cyl., avec chargeur et booster licence soviétique.

M.B.A. : Une 141 + 141 à 4 cyl. égaux, chaudière diam. 2.100, distribution par soupapes rotatives Lentz.

WIENER-FABRICK : Une 130 + 030 rigide, 4 cylindres, 2 extérieurs AV et 2 extérieurs AR sous le foyer à la manière des Hiawatta, sous l'abri. 3e essieu moteur et inversement pour le groupe AR, chaudière Brotan, 5.80 de grille, tender à 2 bogies aux essieux très rapprochés. Longueur totale avec tender 27.400. Empt avec tender 22.310, longueur loco 16.450, empattement loco 8.250 et empattement rigide 4.950 seulement, 2e essieu de chaque groupe sans boudin et jeu Goelsdorf des 1ers essieux couplés non moteurs.

A noter également :

Une 160 de D.W.M., une de chez Krupp, une de chez M.B.A. et une de Schwartzkopff.

Une 152 de chez Henschell.

■

N'oubliez-pas de lire :

Page 207 : Les Résultats du Grand Concours de Réseaux.

Et page 229 : Les Conditions du Concours annuel de Photographie.

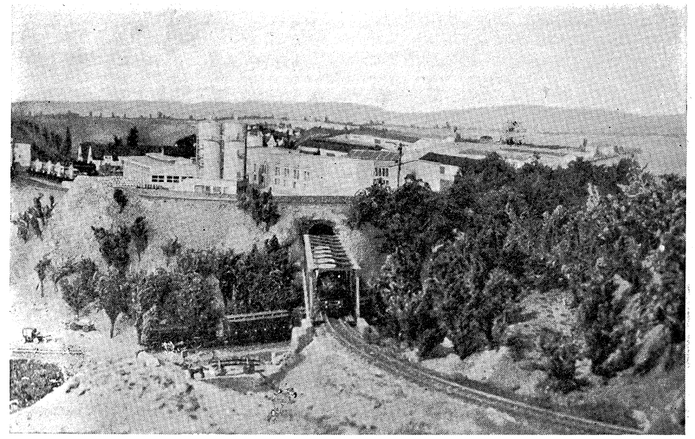
■ Faites lire **LOCO-REVUE** à vos Amis ■

UN RÉSEAU SPECTACULAIRE

Le « Modell-Eisenbahn-Club » de Wuppertal (Allemagne) présente actuellement, en Sarre, un des plus beaux réseaux de démonstration qui soient.

La Gare de Passage (Cliché M.E.C.).

Activement soutenu par la « Bundes-Bahn », le Club de Wuppertal, bien que de création récente (février 1950) a voulu montrer au public une installation permettant la présentation de l'exploitation telle qu'elle est pratiquée sur les chemins de fer allemands. Sur l'initiative de son Président, la « Eisenbahn-Direction » de Wuppertal a mis à la disposition du Club une voiture à bogies. Après une remise



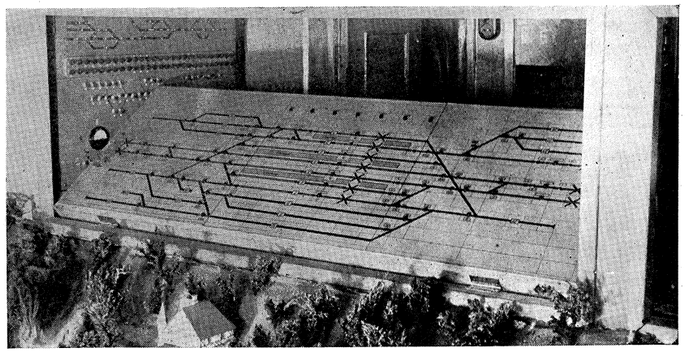
Vue prise à proximité de la gare de montagne (Cliché M.E.C.).

La gare de montagne (Cliché M.E.C.).

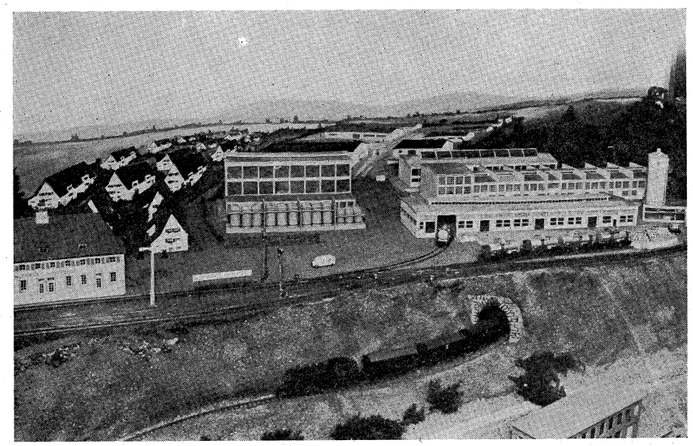
en état de cette dernière, le Club, en l'espace de six mois, a monté un réseau en H0, d'une surface de 30 m², comprenant une voie unique de 50 m. de long, qui serpente à travers une région montagneuse. Cette voie part d'une importante gare de passage située sur une ligne à double voie. La gare de passage comporte 6 quais, 4 voies de passage pour le trafic marchandises et des voies de garage.

La voie de montagne touche trois petites gares et revient à la gare de passage. La longueur totale des voies, strictement construites à l'échelle, est de 220 m. Il a fallu tailler pas moins de 28.000 traverses. L'installation comporte 84 aiguilles traversées-jonctions simples et doubles. Tous les appareils de voie et signaux (également strictement à l'échelle) sont commandés par relais, situés sous le plan de roulement, donc invisibles. Il est à remarquer que les signaux lumineux sont munis de lampes spéciales utilisées en médecine.

Le matériel roulant est presque exclu-



Le tableau de commande (Cliché M.E.C.).



Bâtiments industriels et cité ouvrière

sivement du Märklin reconstruit pour la **traction à deux rails,** qui se fait en continu 6-20 volts.

Tous les bâtiments ont été exécutés à l'échelle d'après des installations existantes. La « Deutsche-Bundes-Bahn » a mis à la disposition du Club tous les plans nécessaires à cet effet. Le décor comporte plus de 1.500 arbres.

Le tableau de commande de la gare de passage est la reproduction fidèle, **grandeur nature,** d'un tableau du système Lorenz-Krauss-Maffei. Il comporte 250 relais. Il présente la particularité d'avoir les boutons de commande situés à l'endroit même où sont représentés les appareils de voie qu'ils commandent, et non sur un pupitre comme cela se pratique en général.

Le réseau est divisé en 90 blocks alimentés par 12 transfos permettant la circulation simultanée de 8 trains à des vitesses différentes.

La câblerie atteint une longueur totale de près de 8.000 mètres.

Une gare de triage, invisible au public, permet de former des trains selon les besoins des démonstrations.

Cette installation a l'avantage de montrer des trains toujours modifiés circulant sur des circuits différents.

Les démonstrations sont faites par trois personnes, sous la direction de M. Hans Schneider, secrétaire du Club, qui a bien voulu mettre à la disposition de " Loco-Revue " tous les renseignements utiles ainsi que quelques photos.

E. BACH.

Résultats du Grand Concours organisé par les Etablissements J.F.J.

(Voir notre numéro 91 de mars 1951)

Nous sommes heureux de porter à la connaissance de nos lecteurs, le nom des lauréats de ce concours; nous donnerons dans notre prochain numéro (septembre) tous les détails et diagrammes des réseaux des 3 premiers lauréats.

1er prix : M. G. LAEDERICH (France), gagne 2.000 francs.
2e prix : M. J. VILLETTE (France), gagne 1.500 francs.
3e prix : M. B. LALONDE (France), gagne 1.000 francs.
Valeur à prendre en marchandises aux Etabl. Fournereau.
4e prix : M. VAN HOFF (Belgique). — 5e prix : M. A. BARBEZAT (suisse).
6e prix : M. L.-E. DIETRICH (France).

Gagnent des lots de consolation qui leur seront envoyés directement.

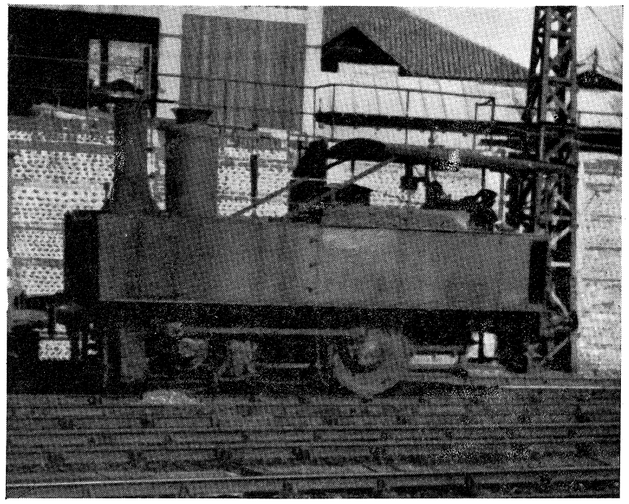
Toutes nos félicitations aux gagnants.

« Machine 020-T sur la région Sud-Ouest »

Dans le numéro de février 1948 de notre revue, nous signalions l'existence, au dépôt de Bayonne, des unités subsistantes de l'ancienne série Midi : 149 à 180, aujourd'hui 120-A-163, 178, 179.

Parmi les très vieilles locomotives à vapeur ayant échappé à la démolition, nous remarquerons deux autres candidates à la dignité de centenaires : les 020-TA-401 et 403 du dépôt de Toulouse.

Ces deux machines sont les rescapées de la série 401 à 406, construite pour le réseau du Midi par les Anciens Ateliers Ernest Gouin aux Batignolles, de 1855 à



La 020 TA-401 du dépôt de Toulouse (Cliché Maillet).

1860, et sont les uniques machines à deux essieux couplés et adhérence totale ayant circulé sur le P.O.-Midi. A simple expansion, vapeur saturée, timbrée à 6 kil. 5, ces locomotives ont un foyer style Crampton en porte-à-faux à l'arrière. Le diagramme présente l'aspect de cette série à l'état d'origine avec son dôme de prise de vapeur, bizarre de forme. La photographie de la machine avec chaudière reconstruite montre que la forme de cet organe a été simplifiée. Noter que les deux soupapes à balance ont été conservées.

Montées sur deux essieux, dont l'entre axe est de 2 m. 40, les cylindres, dont le diamètre est de 400 m/m., pour une course de 460 m/m., attaquent l'essieu arrière. L'ensemble du mouvement est intérieur aux longerons, et le mécanisme de distribution par tiroirs plans s'effectue par coulisse de Stephenson. Le changement de marche à levier est placé à droite de l'abri. Les roues ont un diamètre de 1 m. 21 et sont accouplées extérieurement. Nous signalerons que la machine 401 est montée sur deux jeux de roues différents, celles de l'essieu moteur arrière sont à voile plein, alors que l'essieu accouplé est muni de roues à rayons. Les deux paires équipant la 403 sont à voile plein. Un graisseur à condensation, type Détroit à 3 départs, assure le graissage.

Ces machines n'ont assuré à notre connaissance que le seul service des manœuvres, et la vitesse limite qui leur est prescrite est de 35 km. à l'heure.

Ayant été affectées, partiellement, à Tarbes et Bordeaux - Saint-Jean, les deux

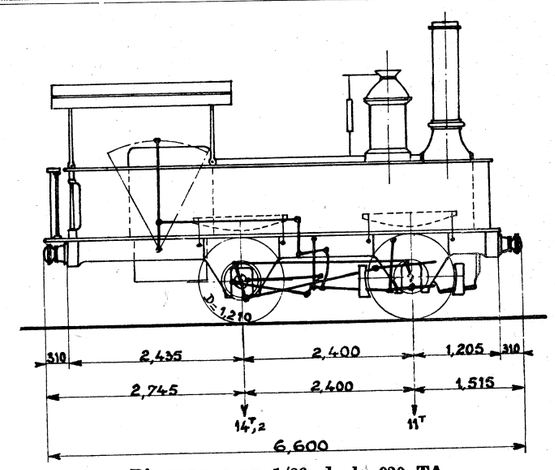
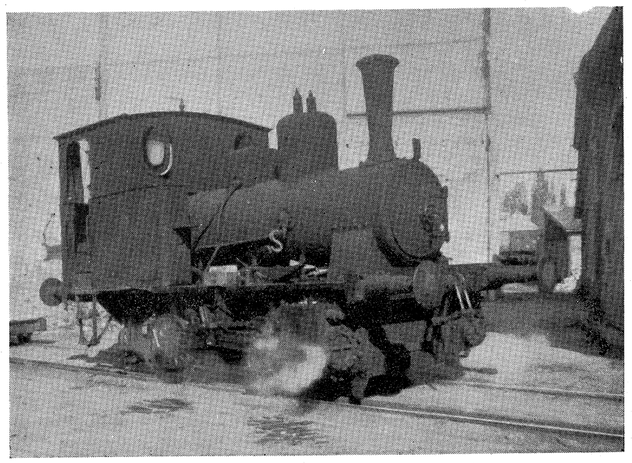


Diagramme au 1/86e de la 020 TA

dernières de la série effectuent aujourd'hui le service intérieur du dépôt de Toulouse.

Nous en donnons ci-dessous les caractéristiques essentielles.

Surface de grille : 0 m² 89,	
de chauffe de foyer....	5 m² 333.
de chauffe des tubes...	55 m² 940.
Total....	61 m² 273.



La 020-T des papeteries de la Haye-Descartes (Photo Maillet).

Diamètres des roues motrices avec bandages de 50 m/m. : 1 m. 190.	Timbre : 6 kg. 5.
Diamètres des cylindres : 400 m/m.	Poids sur premier essieu... 11.000 kg.
Course des pistons : 460.	Poids sur deuxième essieu. 14.200 kg.
Tiroirs plans : distribution Stéphenson.	Total et adhérent.... 25.200 kg.

Poids à vide avec bandages neufs : 19.700 kg.
Echappement à valves.
Diamètre moyen de la chaudière : 1 m. 21.
Longueur : 6 m. 66.
Entraxe des essieux : 2 m. 40.
Effort de traction à 65 % d'admission : 2.615 kg.

Nous signalerons une autre 020-T à voie normale sur laquelle nos informations sont encore plus succinctes. Il s'agit d'une machine appartenant à la Papeterie de La Haye-Descartes, station située sur la ligne à voie unique de Port-de-Piles au Blanc. Cette 020-T, à 2 cylindres simple expansion, vapeur saturée et mouvement extérieur avec distribution Walschaerts, effectue le service intérieur de l'usine et, sur l'embranchement particulier de quelques dizaines de mètres qui unit cette dernière à la gare S.N.C.F. et relations de bon voisinage, il lui arrive de faire quelques manœuvres dans la gare même. Il arrive donc de la voir à côté des deux 030-A des deux trains de « détail » journaliers — seules circulations que connaisse cette ligne coordonnée. Le spectacle est fort savoureux pour l'amateur de locomotives à vapeur que celui de nos braves 800, dignes comme des modernes Mikado au regard de la « naine ».

Cette machine a ses opérations de grand entretien périodique faites par les ateliers de « Tours » où elle se rend, froide et remorquée, en empruntant un train de marchandises et ce, en qualité de « marchandise roulante ».

Nous croyons savoir qu'au cours de la dernière guerre, elle a effectué du service de ligne entre Port-de-Piles et La Haye-Descartes, distance 10 km. Nous donnons cette information avec toute la réserve qu'elle implique. Enfin, pour conclure par où nous aurions dû commencer, nous dirons que, d'origine allemande, elle fut livrée en 1914, peu avant le début des hostilités, et que son actuel et unique propriétaire ne reçut jamais de facture la concernant.

Maurice MAILLET

SIGNALISATION

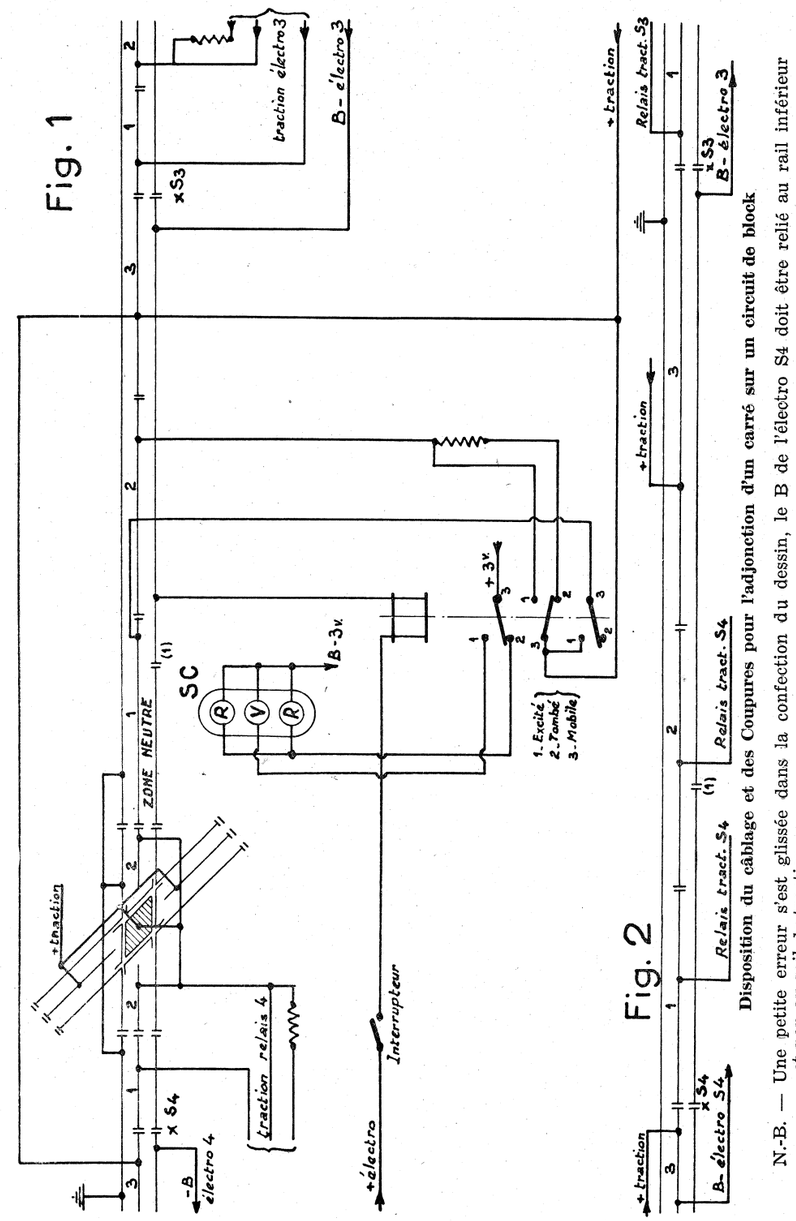
« Comment on peut introduire un signal carré dans un circuit de block automatique sans en modifier son fonctionnement. »

La figure 2 donne le principe d'un canton entre deux signaux qui se décompose par les chiffres 1 — 2 — 3 — arrêt — ralentissement — vitesse.

Si, pour une cause quelconque on est obligé d'intercaler un signal carré dans un canton; soit le cas d'un croisement ou d'un arrêt au bout d'un trottoir de voyageurs, le signal de sortie étant trop éloigné pour remplir cet office, on se rapportera à la figure 1 qui indique les coupures à réaliser. Supposons le cas d'un croisement situé à l'extrémité d'un trottoir de voyageurs, comme le cas arrive très fréquemment, il faut le protéger par un signal carré, pour cela on ouvre l'interrupteur de ce signal pour l'empêcher de fonctionner et le maintenir à l'arrêt, car contrairement au block, c'est le convoi qui vient sur le signal qui lui donne vie, la position normale du signal carré étant la fermeture. Le convoi arrivant après avoir franchi le signal 3 qui se met au rouge — le 2 au jaune — poursuit sa route sur la partie 3 (vitesse) franchit la partie 2 (ralentissement) pour finalement s'arrêter au signal carré sur la partie 1 (arrêt). Le signal 3 reste fermé, le B — de son électro restant excité, assure la protection à l'arrière du convoi. Pour faire repartir la circulation, refermer l'interrupteur du signal carré, le relais s'excite, le double feu rouge disparaît, le feu vert apparaît. Le courant traction circule en 1. Le convoi passe le croisement, franchit le S.4 qui se met au rouge et le 3 au jaune. Le signal carré, lui, se referme sur un double feu rouge. Si, le signal 4 reste fermé, le signal 3 indique le jaune. Un train arrivant trouvera 1 jaune sur S.3 — 1 vert au signal carré — 1 rouge sur S.4. — Le ralentissement ne s'effectuera qu'au passage du croisement (partie 2) et s'arrêtera à la partie (1 arrêt) au S.4.

Il est à noter que pour conserver une grande simplicité à ce dispositif aucun verrouillage n'y a été ajouté et que la responsabilité de l'opérateur reste entière, ce qui en fait l'attrait. La coupure (1) doit se faire par tâtonnement pour que les feux jaune et rouge ne figurent pas ensemble sur le signal de block précédent.

Roger GUIS.



Disposition du câblage et des Coupures pour l'adjonction d'un carré sur un circuit de block

N.-B. — Une petite erreur s'est glissée dans la confection du dessin, le B de l'électro S4 doit être relié au rail inférieur et non au rail de traction.

CONSTRUCTION D'UNE 140-C OUEST

Voir également *Loco-Revue*, nos 92, 93 et 94

◆

LA SUPERSTRUCTURE

Le plan de la fig. 20 qui est à l'échelle 1/1 donne les dimensions et les découpes de la chaudière déroulée.

L'on aura avantage à employer une tôle de laiton de 5/10 écrouie.

Après traçage du profil ainsi que des lignes d'axes supérieures (cheminée, soupape) et latérales (supports de rembardes), on découpera la tôle de chaudière strictement suivant le plan ci-contre. Celle-ci, une fois terminée, sera roulée sur une forme en bois de 40 m/m de diamètre en ayant soin de laisser droites les parties devant tomber à l'aplomb sur le châssis.

Ceci fait, l'on découpera dans du 5/10 également le devant de chaudière suivant le dessin de la fig. 22, et cette pièce sera soudée en bonne place.

Ensuite seront découpées dans du 5/10 les deux pièces semblables suivant le dessin de la figure 23 qui seront soudées devant et derrière les tôles de chaudière formant le support de la boîte à fumée.

Enfin, deux petites pièces suivant dessin de la figure 24 seront prises également dans du 5/10 et seront soudées à la partie avant du foyer, sous le corps cylindrique de la chaudière.

Le devant de cabine figure 21 sera pris dans du 7/10 et découpé suivant plan. Quant à la tôle formant les côtés et la toiture de la cabine, elle sera prise dans du 5/10, soigneusement tracée tant pour la découpe extérieure que pour celle des fenêtres. Le traçage comprend également les lignes de pliage. Son cambrage devra lui faire épouser strictement la tôle de devant de cabine sur laquelle elle sera soudée. Toutefois, auparavant, il conviendra d'effectuer les pliages des boîtes d'abri et des extrémités, qui formeront cornières pour la fixation de la cabine sur le châssis. (Voir fig. 25).

La cabine montée pourra alors recevoir les gouttières situées au-dessus des fenêtres ainsi que les plaques gravées, le sifflet, la sirène et le cabochon d'abri. Les languettes devant recevoir les tiges d'appui de la cabine seront cambrées.

L'abri ainsi terminé sera soudé à la partie arrière de la chaudière en prenant bien soin de l'équerrage.

Le gros œuvre de la superstructure se trouvera ainsi terminé et l'on pourra alors procéder au montage des détails et des attributs dans l'ordre ci-dessous et suivant plan général n° 1220 :

a) Pose des cercles de chaudière;
b) Pose de la charnière de boîte à fumée et de la porte (porte normale 231 Ouest);
c) Pose de la cheminée, dôme, sablière soupape;
d) Pose des : sifflet, sirène et du cabochon d'abri;
e) Pose des deux entrées d'alimentation;
f) Pose de la pompe à air, côté droit de la chaudière;
g) Pose du support de la barre de commande;
h) Pose d'équerres sous la boîte à fumée pour sa fixation au châssis;
j) Des plaques gravées sur cabine et sur chaudière;
k) Pose des supports de rembardes.

La totalité des attributs étant en place, l'on pourra procéder à la pose provisoire de la chaudière sur le châssis au moyen des équerres situées sous la boîte à fumée et des parties repliées du bas de la cabine. L'assemblage étant fait au moyen des vis et écrous de 1,5 ou de 2 m/m. Ensuite pose des tuyauteries en fil de laiton de 10/10 et des tringleries en corde à piano de 10/10.

Les tiges-support à l'arrière de la cabine seront en C.A.P. de 12/10, soudées d'une part à la toiture de la cabine et d'autre part à mi-hauteur aux languettes qui avaient été cambrées précédemment. Les extrémités basses de ces tiges-support seront encastrées dans le châssis sur lequel il aura été prévu deux trous de 13/10 à cet effet.

L'intérieur de la cabine pourra recevoir un foyer type 35-1 J.F.J.

Enfin, sur le châssis et de chaque côté du foyer, l'on pourra souder une boîte à outils type 9312-2 J.F.J.

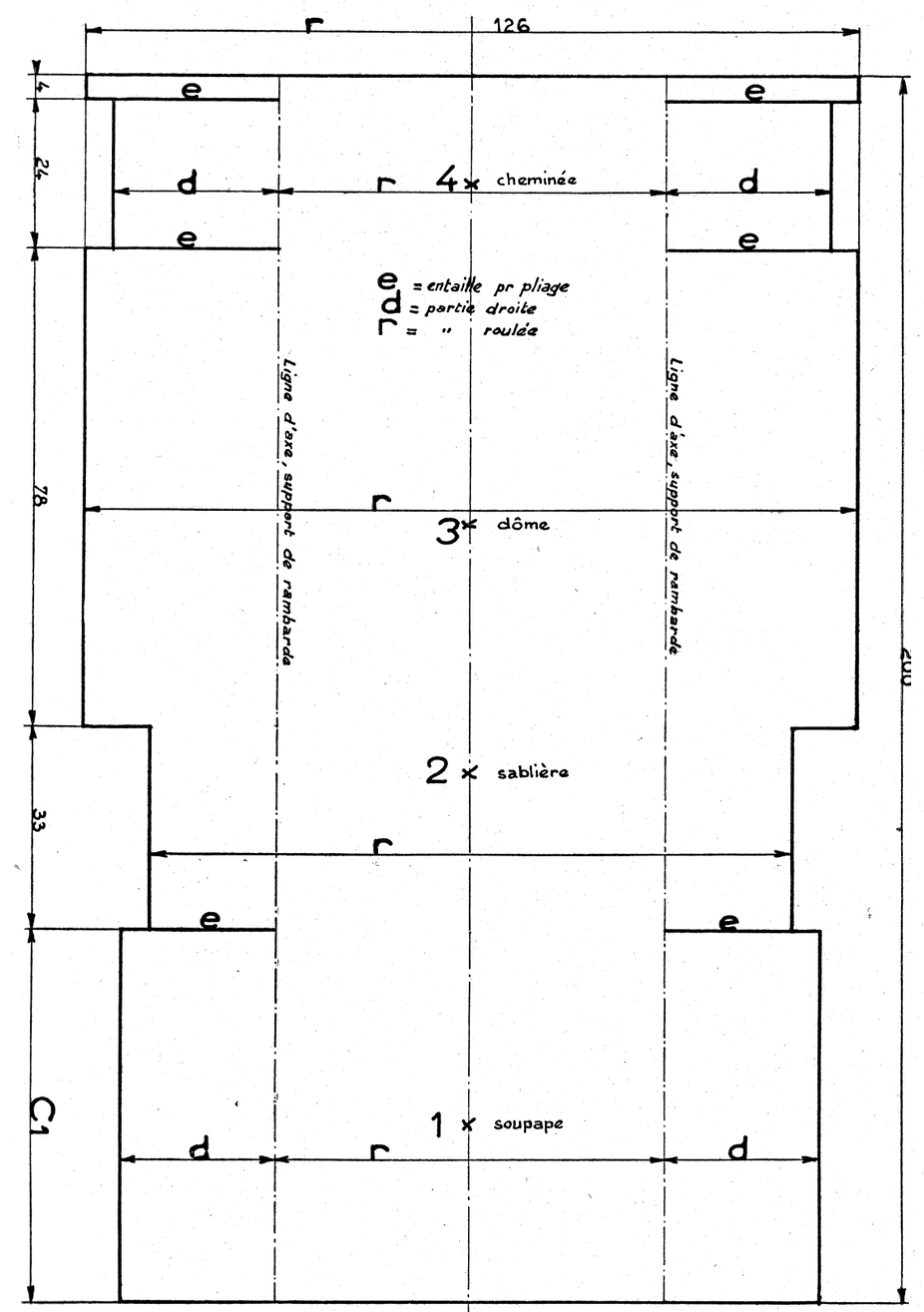


Fig. 20. — Profil de la chaudière déroulée.

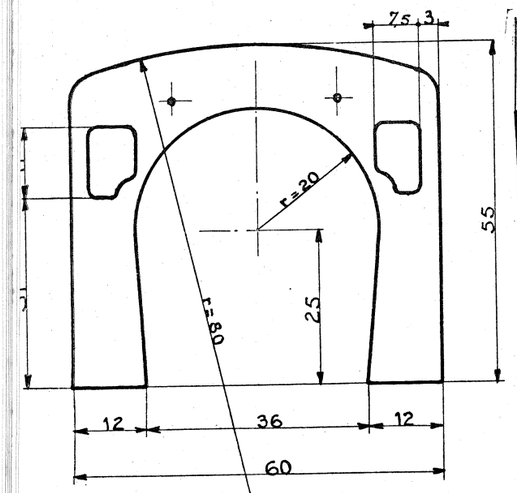


Fig. 21. — Devant de cabine.

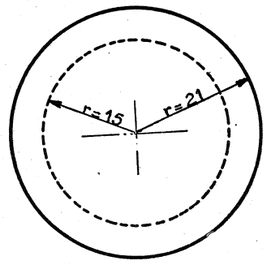


Fig. 22. — Devant de chaudière.

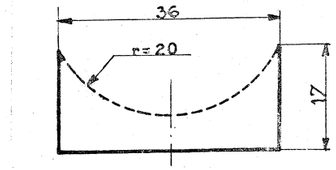


Fig. 23. — Parties AV. et AR. du support de chaudière .

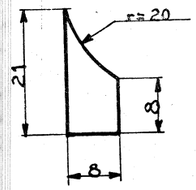


Fig. 24. — Parties avant basse du foyer.

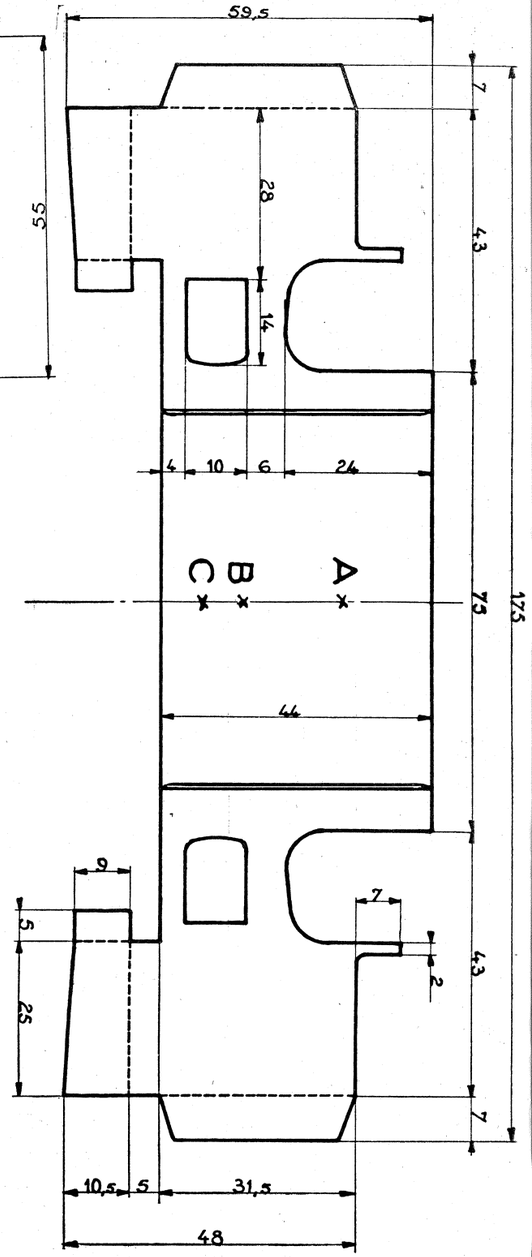


Fig. 25. — Profil de la cabine

MATIÈRE PREMIÈRE ET PIÈCES DETACHÉES NECESSAIRES

1 Tôle laiton écroui de 5/10 de 200×126 m/m.
1 — de 5/10 de 175×60 m/m.
1 — de 7/10 de 60×55 m/m.
1 — de 5/10 ronde de 42 m/m.
2 — de 5/10 de 17×36 m/m.
2 — de 5/10 de 21×8 m/m.
1 Cheminée Etat.
1 Dôme 140-C.
1 Sablière 140-C.
1 Soupape.
1 Sifflet.
1 Sirène.
1 Cabochon.
2 Entrées d'alimentation.
1 Pompe à air simple.
1 Barre de commande.
1 Guide de barre de commande.
2 Boîtes à outils.
1 Porte de boîte à fumée et charnière,
Fils pour tuyauterie, fils c.a.p., tringlerie, visserie 1,5 et 2.
2 Plaques gravées Ouest ou Etat ou S.N.C.F.
2 Plaques gravées 18-472.
2 Plaques gravées 140-C-142.
2 Tampons à ressort et écrous.
1 Attelage à chaîne, à vis, ou automatique.
1 Attelage loco-tender.
1 Intérieur de cabine.

Votre 140-C doit alors se trouver terminée et prête à fonctionner. Après les dernières mises au point nécessaires, l'ensemble sera démonté, nettoyé à fond et mis en peinture, soit :

Suivant les teintes d'origine :

Locomotives

Corps cylindrique et abri : gris très foncé, filets jaunes.
Boîte à fumée et cheminée : noir.
Cercles d'enveloppe : laiton poli.
Châssis et roulements : noir.
Traverses: bordure noire, filets jaunes inscriptions jaunes.

Tender

Caisse : gris foncé, filets jaunes.
Traverses : bord noir, filets jaunes, centre rouge.
Châssis et roulements : noir.

Soit suivant les teintes actuelles S.N.C.F. :

Chaudière, abri, boîte à fumée, cylindres: vert unifié S.N.C.F., filets rouges.
Châssis : noir.
Traverses : rouges, inscriptions blanches.
Cercles de chaudière : laiton poli.

Remontage minutieux, dernières retouches, et vous aurez un très beau modèle d'un usage courant qui conviendra fort bien pour la traction de vos trains de marchandises. Ajoutons que cette machine accepte très bien les courbes de 0,90.

J. FOURNEREAU.

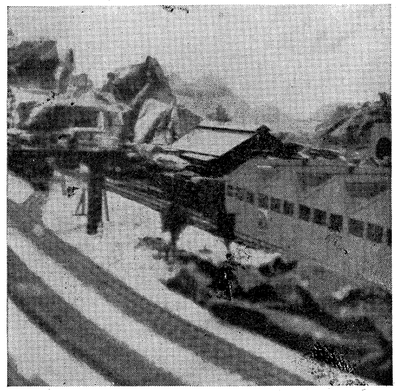
N'oubliez pas de vous inscrire pour le NUMÉRO SPÉCIAL DU MOIS D'AOUT 1951

Tirage limité (Franco contre **200 Frs**)

UNE EXPOSITION A LILLE

A l'occasion de l'inauguration du port fluvial de Lille, le Club local des Modélistes avait tenu à participer à une présentation de moyens de transport et de manutention de tous types, mise à la disposition de la clientèle.

Le stand se composait d'une vaste table de 12 mètres sur 6, montée sur tréteaux, et sur laquelle était installé un réseau complet à l'écartement 0.



Le Dépôt et ses abords.

Le décor se composait d'une toile de fond, qui cachait les opérateurs, réalisé artistiquement par M. Doré; et M. Wattrelo, avait bien voulu exécuter quelques chalets et maisonnettes du plus heureux effet.

Deux voies circulaires permettaient le fonctionnement de rames à allure rapide; un réseau du type électrique avec caténaires, réalisé entièrement par M. Loridan, présentait aux visiteurs une machine électrique du type BB, qui circulait avec un ensemble de vieux wagons marchandises au milieu d'un décor de montagne; un second réseau intérieur voyait le passage d'un train de marchandises, composé uniquement de wagons à enseigne d'un cirque bien connu et qui faisait la grande joie des enfants.

Au dépôt de locomotives, les modélistes ont pu présenter leurs dernières réalisations, et notamment une 141 P de M. Renard, une 231 G de M. Lefebvre, une 040 G 8 de M. Doré, une 231 Fournereau entièrement transformée en 231 Nord de M. Olivier, une 030 Boer et une 231 Etat de M. Burkel, ainsi que de nombreux autres modèles de machines achetées directement chez les professionnels.

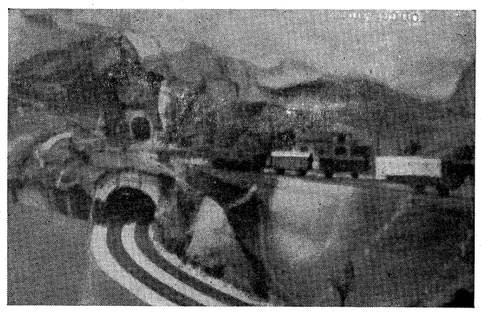
Le parc des voitures se composait d'une rame Nord, d'un train de banlieue à voitures les plus diverses, d'une rame P.-O., Etat, d'une rame Pullmann. Plus de 100 wagons de marchandises complétaient cet ensemble qui attira, du 4 au 7 mai, un public fort nombreux.

Le jour de l'inauguration, le Ministre des Transports et des Travaux Publics, le Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, le Président de la Chambre de Commerce de Lille, ainsi que de nombreuses autres personnalités s'intéressèrent vivement au stand et se firent donner de nombreuses explications.

Le Chef d'Arrondissement de la S.N.C.F. a bien voulu reconnaître les efforts du Club, et pour inviter ses membres à persévérer, leur a promis la disposition d'un local qui permettra ainsi l'installatiin d'un réseau fixe.

Cette Exposition prouve aux modélistes du Nord la vitalité de leur Club; tous les sympathisants peuvent se mettre en rapport, avec son animateur, M. Olivier, 278, rue Léon-Gambetta. à Lille.

A. S.



Le Paysage.

UN BEAU MODÈLE A RÉALISER

LA VOITURE DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

◆ ◆ ◆

Nos lecteurs trouveront ci-contre un diagramme au 1/86e donnant le plan et l'élévation de la voiture présidentielle — avec des cotes réelles — ainsi que les caractéristiques générales.

Ci-dessous, nous sommes heureux de donner le détail des aménagements intérieurs de cette même voiture.

a) **Chambre de Monsieur le Président.**

1 lit cuivre doré;
1 table de chevet;
1 fauteuil, 1 chaise velours de Gênes soie fleurette;
4 lampes;
1 thermomètre;
1 Glace miroir rectangulaire;
1 radiateur réglable;
1 sonnerie d'appel;
Lanterneau éclairé électriquement.

Cabinet de toilette de cette chambre.

Meuble toilette avec eau chaude et eau froide;
1 bidet eau chaude, eau froide;
1 garniture de toilette;
1 carafe, 1 verre;
2 glaces miroirs rectangulaires mobiles;
1 glace miroir ronde avec lampe;
1 tablette fixe;
2 brocs;
3 lampes;
2 radiateurs;
1 sonnerie d'appel.

b) **Cabinet de travail.**

1 table de bureau et 1 fauteuil garni de maroquin gris;
1 fauteuil, 1 chaise velours de gênes vert sur fond crème;
1 corbeille à papiers.
1 meuble bibliothèque.
1 baromètre;
1 pendule;
1 thermomètre;
2 lampes.
1 radiateur réglable;
1 ventilateur.

Couloir.

6 lampes;
3 glaces miroirs;
1 radiateur réglable.

Petite plateforme.

1 lampe.

NOTA. — Baies des compartiments et du couloir : volets bois et stores de soie grise.

Plateforme : Rideaux de soie grise.

c) **Salon.**

1 canapé et 6 fauteuils velours de Gênes spécial vert sur fond crème;
8 lampes;
1 table;
1 baromètre;
1 pendule;
2 radiateurs réglage indépendant;
1 ventilateur.

Grande plateforme.

1 fauteuil comme le salon;
2 lampes;
2 glaces miroirs.

d) **Chambre de service.**

1 lit Lemaigre, velours de Gênes gris.
2 glaces miroirs rectangulaires;
3 lampes;
1 tablette rabattante;
1 radiateur réglable;
1 sonnerie d'appel.

Cabinet de toilette de cette chambre.

Eau chaude, eau froide;
1 carafe, 1 verre;
2 glaces miroirs rectangulaires;
1 radiateur.

e) **Local du valet de chambre.**

1 fauteuil-lit, drap chiné marron, 2 tons;
1 meuble mural avec lavabo eau chaude, eau froide;
1 armoire à serviettes;
1 carafe, 1 verre;
des placards;
3 glaces miroirs;
1 tableau d'appel;
1 lampe applique;
2 sièges pliants;
2 tables pliantes;
1 radiateur réglable.

Plafonds, cloisons, meubles : ébénisterie en érable gris et panneaux d'amarante avec incrustation et marquetterie, sauf dans le local du valet de chambre, où elle est en chêne.

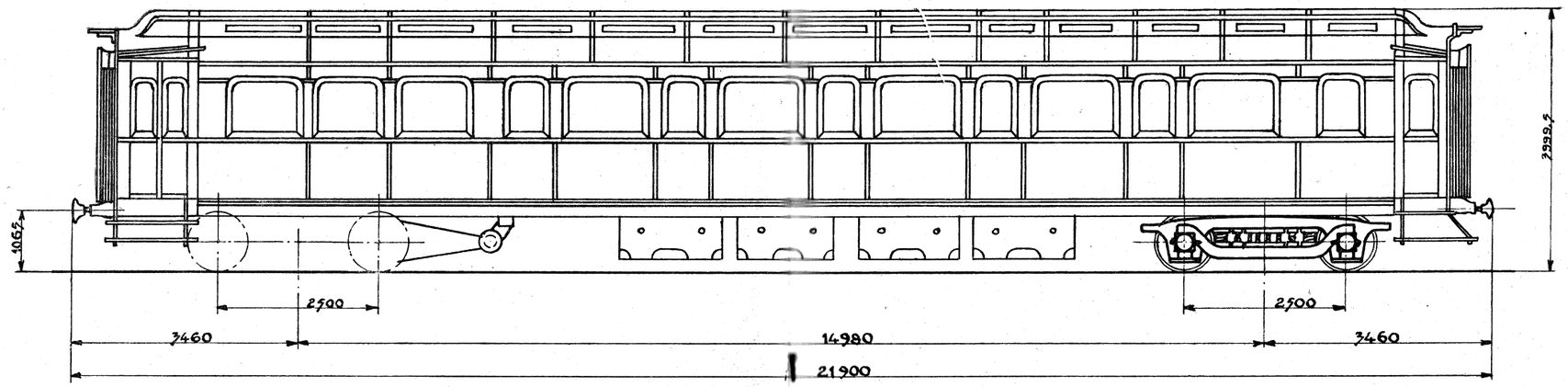
Lanterneau, globes des lampes et les 2 portes à doubles vantaux du salon : verre moulé de Lalique. **Baies des C.T. :** verre dépoli décoré.

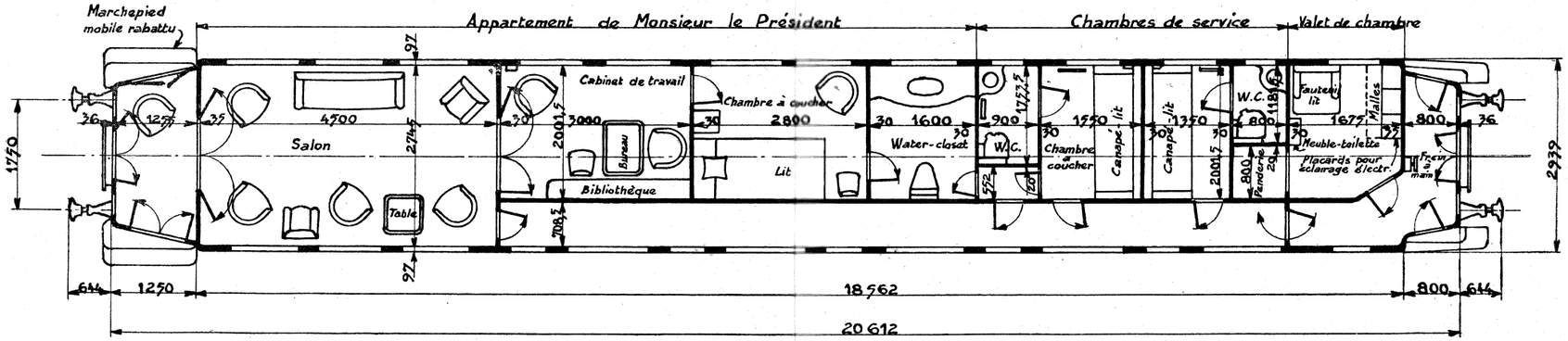
Plancher : Tapis moquette haute laine point noué dans le salon; tapis moquette Jacquard partout ailleurs; carrelage en marbre dans les C.T.

Peinture extérieure : bleue et filets d'or.

VOITURE PRÉSIDENTIELLE

Echelle 1/86e.





CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Tare 58 Tonnes.
Bogies type MD avec essieux type U2R.
Amortisseurs Spencer-Moulton.
Boîtes SKF.

Frein West, automatique et modérable, frein à vis.
Chauffage, à vapeur, électrique, autonome.
Eclairage électrique autonome, 2 dynamos, 7 batteries (120 Ah).

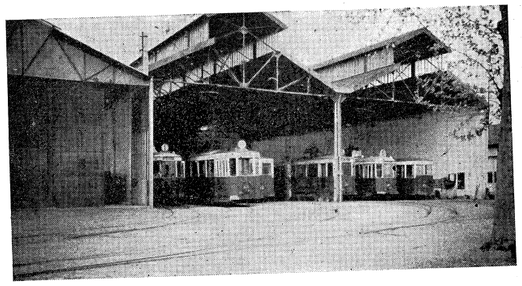
LES TRAMWAYS DE DIJON

Historique. — Si de récentes statistiques accusent à Dijon 50.000 bicyclettes déclarées pour une population de 100.000 habitants, la situation était bien différente en 1893 quand un décret reconnut d'utilité publique la construction d'un réseau de transports urbains. Un an plus tard naissait la Compagnie des Tramways Electriques de Dijon. (Si l'on songe que les premières applications de l'électricité à la traction remontaient seulement à 1890, Dijon fut en son temps une ville « up to date ». L'engoûment du public était tel que des réseaux de tramways s'établissaient dans toutes les villes). En 1895, quatre lignes étaient achevées. Amorces des lignes 1, 2, 4 et 5 actuelles, elles suivaient les courants de la circulation.

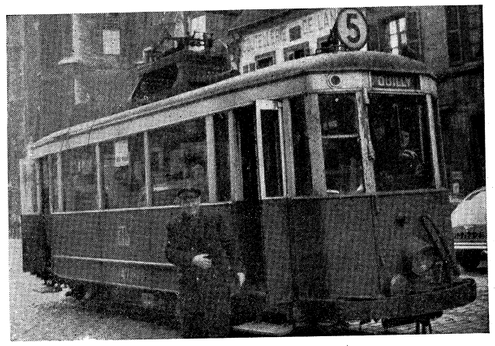
Ligne 1 : Place Wilson - Bois du Parc.
— 2 : Place de la République - Cimetière.
— 4 : Gare Dijon ville - Gare Porte-Neuve.
— 5 : Arsenal - Caserne des Dragons.

De nouveaux tronçons furent construits, la ligne 3 mise en service et, en 1911, un réseau en toile d'araignée desservait confortablement la cité.

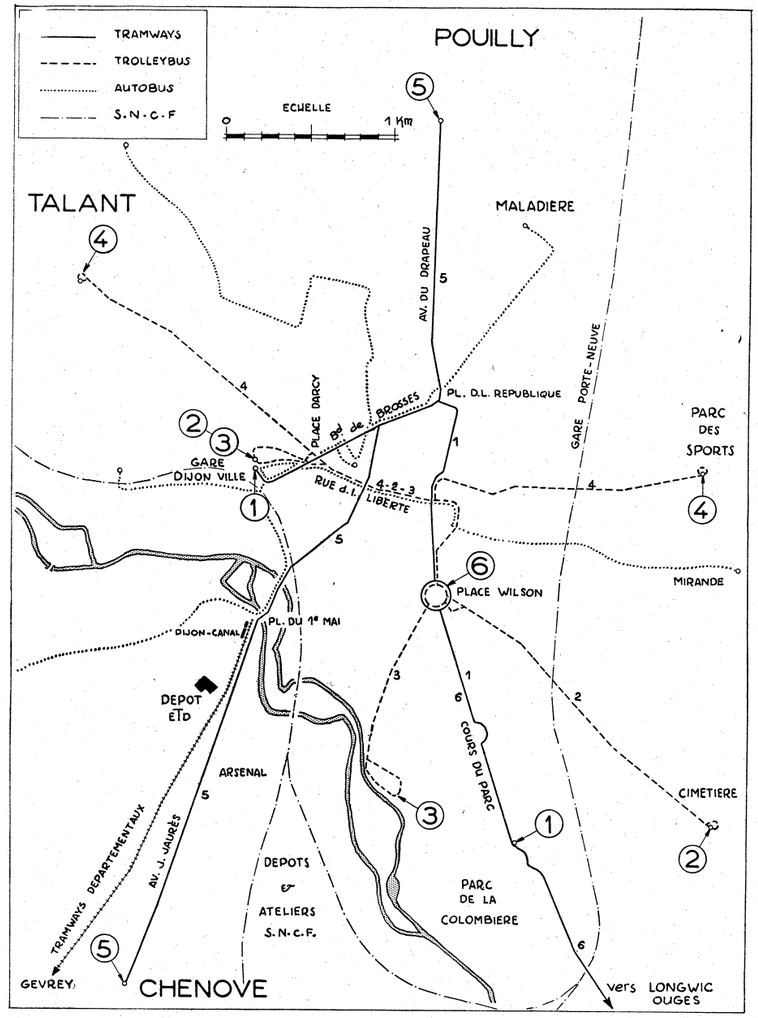
Ligne 1 : Gare ville - Place Wilson - Bois du Parc.
— 2 : Gare ville - Place de la République - Cimetière.
— 3 : Gare ville - Rue des Trois-Ponts.
— 4 : Talant - Gare Porte-Neuve.
— 5 : Inchangée.



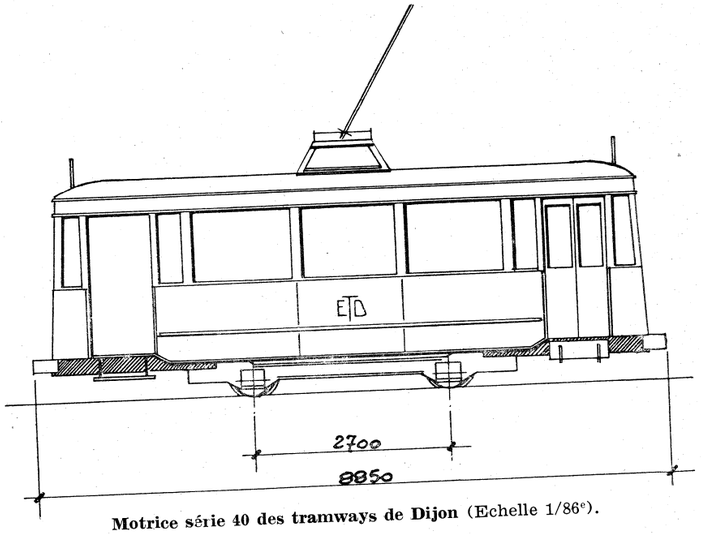
Le dépôt des tramways. (Cliché Bellières).



Motrice Type 3 (Cliché T.E.D.).



Réseau des tramways de Dijon.



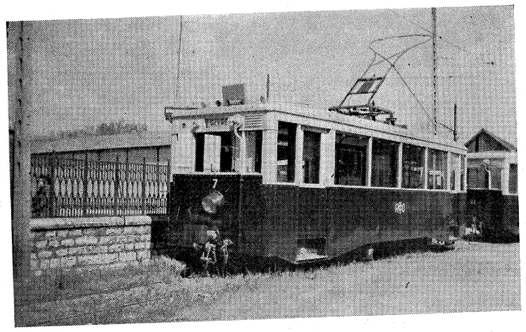
Motrice série 40 des tramways de Dijon (Echelle 1/86e).

Au cours de la guerre 14-18, l'Armée réclama vainement un tramway pour relier à Dijon son Centre d'Aviation de Ouges. Un projet fut étudié sérieusement en... 1925, et la ligne enfin inaugurée en 1935. Des questions financières avaient seules entravé sa construction. Longue de 6 kilomètres, cette ligne suburbaine est établie sur plate-forme indépendante avec voie en rails vignoles et prise de courant par caténaire. Elle porte actuellement le n° 6, part de la place Wilson et dessert Longvic et Ouges.

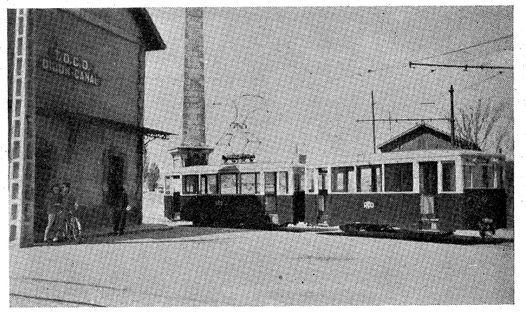
1937 voit s'allonger la ligne 5 qui atteint Pouilly au nord et déborde dans Chenove au sud.

Pour desservir certains quartiers à faible trafic et aux moindres frais, un service d'autobus a été concédé aux T.E.D. entre 1932 et 1934.

Les années 1940-1945, avec leurs pénuries de carburants, de pneus, etc..., obligèrent une importante clientèle à réutiliser le tramway. Le matériel roulant assura un service intensif avec un entretien pratiquement nul. Aussi, dès 1945, une modernisation des transports urbains s'imposait. La moitié des motrices en



Motrice de la R.T.C.O. (Cliché Bellières).



(Cliché Bellières).

Motrice et remorque. (Noter le pantographe réhaussé par un archet).

service dataient de l'ouverture du réseau et leur inconfort faisait s'en éloigner les voyageurs. Le trafic routier renaissait et les artères particulièrement étroites de la ville se prêtaient de plus en plus mal à la circulation simultanée des tramways et des véhicules de tous gabarits (1). Le trolleybus, assez souple, était plus indiqué et, en 1949, il détrôna les vieux trams dans les rues du centre ville particulièrement fréquentées.

Le parc tramway comptait cependant quelques motrices modernes qu'on ne pouvait songer à envoyer à la ferraille, et les lignes suivantes furent « sauvées » :

Ligne 6 : récente et en dehors des routes, elle n'est pas gênante.

Ligne 1 : emprunte un tronçon de la précédente avec voie en accotement entre la place Wilson et le Parc. Sur le reste du parcours, de la gare à la place Wilson, elle suit l'ancienne ligne 3.

Ligne 5 : en accotement à ses extrémités, elle traverse le centre ville et permet aux 1 et 6 de rentrer au dépôt.

Le réseau actuel, à l'écartement métrique, ne comporte plus que 15 km. 700 de voies exploitées. Les lignes inutilisées sont en cours de dépose, et les travaux vont de pair avec la réfection des chaussées. Certaines portions de voies en courbe présentent une usure assez prononcée, mais se trouvant sur des terrains à faible déclivité aucun accident n'est à craindre.

(1) La rue de la Liberté, en particulier, avec ses rétrécissements et une chaussée de 6 mètres de largeur était traversée dans le sens Est-Sud par trois lignes de tramways empruntant un tronçon commun.

Alimentation. — Commune aux trams et trolleybus, elle est assurée par deux sous-stations fonctionnant en parallèle et fournissant le courant de traction sous 600 v. continus. (Commutatrices et groupe transformateur-redresseur à vapeur de mercure).

Dépôt. — Excentrique dans le réseau, il comporte une remise pour les trams et remorques, un garage de 1.500 m² pour les trolleybus, pont transbordeur et des ateliers de mécanique, menuiserie, peinture, etc., et fosses de graissage.

Matériel. — Les 15 motrices encore en service sont de trois types, toutes à deux essieux fixes à deux moteurs, plateformes en bout, banquettes transversales à dossiers fixes. La prise de courant se fait par archet. Les caisses des voitures sont peintes en jaune et rouge et diffèrent assez peu dans les trois types. En voici les caractéristiques principales :

	Type 1	Type 2	Type 3
Nombre	4	3	8
Truck	Brill	Brill	de Dietrich
Longur totale..	8,50 m.	9,95 m.	8,85 m.
Empattement .	2,5 m.	3 m.	2,7 m.
Poids à vide..	10 t.	11,6 t.	10,6 t.
Freins	rhéostatique et manivelle	rhéostatique à air et à main	J.M. direct
Puissance	42-60 CV.	30-40 CV.	36-49 CV.
Places assises..	18	24	18
Places debout..	22	26	30
Construction ..	1934	1934	1938

Les huit motrices du type 3 comportent la commande pneumatique des portes conjuguée avec l'abaissement et le relevage des marchepieds.

Il reste encore douze remorques en service. Elles sont à plate-forme centrale,

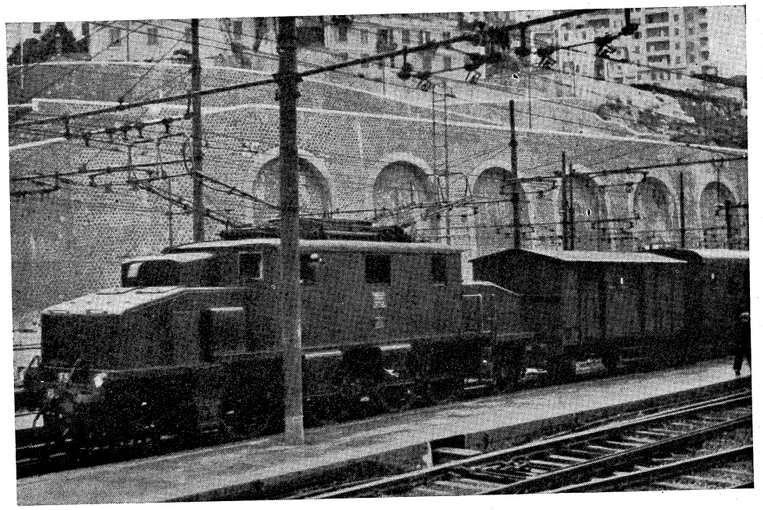
(suite page 225).

Les 1-D-1 de la Ligne Gênes-Vintimille

Cette photo a été prise en gare de Gênes, le 10 mai 1950 ; elle représente une locomotive électrique de la F. S. Italienne, d'un type déjà ancien. Elle fonctionne sur alternatif 16 2/3, elle capte le courant sur 2 phases, à l'aide d'un double trolley muni de deux archets; la tension est de 3.000 volts.

Les archets sont espacés d'axe en axe d'environ 60 centimètres et la ligne suit suffisamment le profil de la voie pour que le contact soit toujours assuré. L'écartement entre les deux fils des catenaires est relativement faible : 70 centimètres environ.

Le double trolley articulé est tendu



Locomotive 1D1 des Chemins de Fers Italiens. (Cliché NAL).

Il est à remarquer la complication extrême de l'installation des catenaires jumelés, lesquels d'ailleurs sont très légers et très simples dans leur conception, ne comportant qu'un double fil de contact tendu entre les potences relativement rapprochées ; la photo montre bien le détail de cette installation.

Les deux archets de prise de courant sont montés sur le même axe du trolley, à l'avant et à l'arrière de la locomotive. Un ressort antagoniste les maintient en contact avec la ligne aérienne. Ils sont isolés par des tubes en bakélite, et les câbles de descente de courant sont collectés immédiatement au-dessus des isolateurs en bakélite et au nombre de quatre courent le long des deux trolleys et amènent le courant à l'intérieur de la cabine centrale.

également à l'aide d'un ressort antagoniste, à la manière des trolleys de tramways. En marche, les deux trolleys sont toujours en contact avec la ligne. Le retour est effectué par le rail.

On distingue bien sur la photo les doubles trolleys, les archets de prise de courant et les câbles de descente. La complication de l'aérien est remarquable dans les croisements des lignes et dans les déviations, à droite ou à gauche.

Je ne possède que peu de renseignements techniques sur la locomotive qui comporte un essieu porteur à l'avant et à l'arrière, et quatre essieux moteurs accouplés par bielles, les deux moteurs sont sur châssis, c'est-à-dire suspendus, et transmettent le mouvement aux roues motrices à l'aide de biellettes d'accouplement.

Ces locomotives sont de construction italienne et s'inspirent de types allemands. Sur la ligne Gênes-Vintimille, qui ne comporte que peu de rampes, mais beaucoup de courbes à faible rayon, elles assurent le service des rapides lourds et des trains de marchandises en simple traction.

Venant de Rome, rapide de toutes classes, départ 22 h., cette locomotive nous a pris en remorque à Gênes, départ 7 h., arrivée à Vintimille 10 h. 25 ; les arrêts sont nombreux sur la Riviéra italienne et la voie est unique, cependant cette locomotive tirait un train de près de 600 tonnes, à une vitesse de 80 à 90 km/h.

Sur la grande artère, la Spezia-Livourne-Rome, la ligne à double voie est montée avec des catenaires normaux tension 3.000 volts, loco moderne 2-D-2, système Brown-Boveri; ce matériel est moderne. Toute la ligne est en réfection totale pour réparer tant les dégâts de la guerre que l'usure anormale du temps de l'occupation. La signalisation est entièrement électrique, les sous-stations de traction sont éloignées les unes des autres, c'est là l'avantage de la tension à 3.000 au lieu de 1.500. D'autre part, toute l'installation aérienne est beaucoup plus légère.

L'espacement entre les trains est maintenu par des blocs automatiques, espacés le long de la voie, désignés bloco n°... Les blocs ne comportent que trois feux : rouge, orange et vert.

Une partie de la ligne en réfection oblige la circulation sur voie simple pendant environ 30 kilomètres. La deuxième voie étant entièrement déposée pour la réfection, ce qui n'empêche pas les rapides de s'engager à 100 à l'heure sur cette voie unique.

Je n'ai pu voir quel système de signalisation était employé pour cette circulation à voie unique. J'ai seulement remarqué que notre train étant arrêté à l'entrée de la voie unique, un seul feu rouge est passé au vert, et le départ a eu lieu normalement, sans accident ni incident.

Pour terminer, je dois indiquer que le matériel voyageur est tout à fait moderne, du moins pour les trains rapides, comporte des voitures métalliques demi-carénées et est d'un confort qui ne laisse rien à désirer.

Albert NAL.

LES TRAMWAYS DE DIJON (suite et fin)

banquettes transversales, attelage central.

	Type A	Type B
	—	—
Construction ..	1933	1934
Nombre	5	7
Truck	Pétolat	de Dietrich
Longur totale..	7,9 m.	9 m.
Empattement .	2,7 m.	3 m.
Poids à vide..	5,2 t.	5,8 t.
Freins	à main	à air J.M. et à main
Places assises..	20	26
Places debout..	20	20

Tout le matériel retiré de la circulation depuis 1949 a été démoli ou vendu. Des motrices du type 3 ont été aménagées pour le service à un seul agent. Montée et descente s'effectuent par une porte à l'avant et des pancartes bien apparentes indiquent « Montée à l'avant ».

Trafic. — Bien qu'il ait régulièrement diminué tous les ans, la substitution partielle de trolleybus aux trams a entraîné un léger accroissement du nombre de voyageurs transportés en 1950 et les quelques chiffres suivants sont assez éloquents.

1947 : plus de 9.000.000 de voyageurs.
1948 : 7.500.000 environ.
1949 : 6.250.000 —
et 1950 : 6.875.000.

Les T.E.D. viennent de fournir un sérieux effort financier pour l'achat des trolleybus, aménagement du dépôt, construction d'une sous-station et, en raison de l'utilisation d'un matériel tramway relativement moderne, aucune transformation importante n'est projetée pour l'avenir immédiat.

L'accroissement constant de la population de la ville, le développement industriel, l'afflux de touristes (particulièrement pendant la fameuse Foire Gastronomique) contribueront, nous l'espérons, à garder bien vivace ce petit réseau de tramways.

Et nous terminerons ces lignes en remerciant M. Bibard, directeur des T. E.D., qui a très aimablement mis d'utiles documents à notre disposition.

R. BELLIÈRE.

LES MODÈLES FERROVIAIRES DAUPHINOIS
A LA FOIRE DE "GRENOBLE"

Bien que de création toute récente, le **Club des Amateurs de Trains Miniatures,** dont le siège social est à Grenoble, mais possède déjà deux filiales à Annecy et Chambéry, tenait à profiter de la première occasion pour faire connaître ses activités en exposant quelques-uns de ses modèles.

Hélas, le jeune Club ne dispose encore d'aucun local; chacun de ses membres se « débrouille » au mieux et s'il ne peut en être autrement, le réseau devient du type suspendu au-dessus du lit conjugal...

Quant à ses fonds disponibles, mieux vaut n'en point parler...

Et, cependant, le C.A.T.M. a exposé. La Foire de Grenoble, qui se tenait du 2 au 11 juin paraissait devoir être un magnifique champ d'expériences. Mais comment y faire notre présentation !

Ceci ne fut obtenu que grâce à l'extrême obligeance de la S.N.C.F. Et nous devons remercier M. Mussy, inspecteur à Grenoble, et M. Changeur, inspecteur principal à Paris, sans oublier notre si aimable Chef de Gare, M. Ambic.

Et, ainsi le 2 juin au matin (hélas, l'exposition ouvrait le 3), nous arrivait de Paris, une grande table de démonstration que nous apportait son constructeur, M. Ravery, sous-chef de gare à Paris, et bien connu de l'A.F.A.C.

Un peu en mauvais état la table — elle voyage beaucoup. — Mais M. Ravery nous la mit aimablement sur pieds et à 20 heures, le Club pouvait en prendre livraison pour mise au point et essais.

Tout allait bien.... la nuit était à nous.

Et, les distingués techniciens du C.A.T.M., MM. Delahaye, président, et Rigaud, vice-président, ayant mis bas la veste, s'affairèrent pinces et fer à souder en main.

Las, des machines obligeamment prêtées par MM. Rignon, de Chambéry, et Chaumeil, de l'Association des Modellistes du Lyonnais, durent rester sur garage..... soit que les prises aériennes furent sectionnées, soit que prévues pour prises latérales, alors que la voie (connue seulement le matin) était à fil d'aluminium central (du reste presqu'invisible).

Heureusement le parc comportait de nombreux autres modèles.

Entre temps, le stand était décoré de brochures — Revues et nombreux plans dûs à l'extrême obligeance de M. Fournereau, directeur de « Loco-Revue » — à qui nous tenons à exprimer notre très vive gratitude pour l'aide importante apportée à notre Club.

Enfin tout fut prêt au matin, et les « P'tits Trains » tournaient parfaitement lors de l'inauguration.

Longuement les Officiels s'arrêtèrent devant le Stand dont M. Rigaud, vice-président, fit les honneurs.

Le mercredi suivant, M. Ingrand, commissaire général au Tourisme, venu visiter la Foire de Grenoble, s'intéressa à son tour à notre présentation et particulièrement à un but précis que poursuit le Club : Amener au Modélisme de nombreux jeunes afin de leur donner le goût du travail bien fait et précis...

Et ainsi pendant onze journées — sans arrêt de 9 heures à 19 heures, une foule de visiteurs s'intéressa à nos « P'tits Trains » qui, tout compte fait, parcoururent une distance supérieure à celle de Grenoble à Lyon.

Les résultats furent excellents : adhésions, adresses de sympathisants. Et pour beaucoup notre si attrayante et instructive « Loco-Revue » fut une révélation.

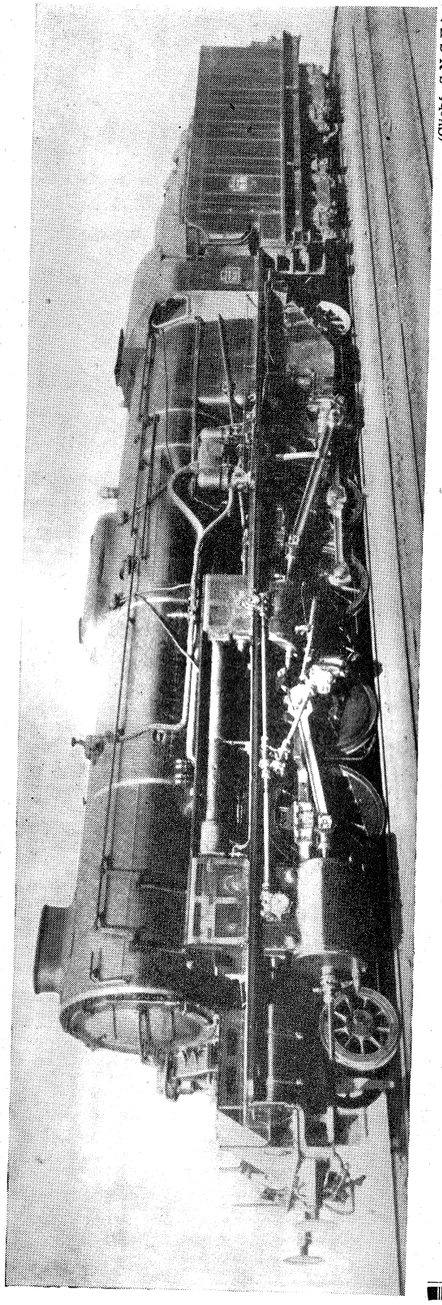
La réussite de cette manifestation ne peut qu'inciter le Bureau du Club à pourbeaucoup notre si attrayante et instructiveler les présentations au public.

Ah ! — Si l'attribution d'un local — comme viennent de l'obtenir nos heureux confrères de Lyon — était possible, ce serait chose faite dès l'automne.

Espérons toujours.... M. Ricaud, notre vice-président, 10, rue Emile Gueynard, à Grenoble — est à la disposition de tous les sympathisants, chaque soir, de 19 à 20 heures. Il recueille non seulement les adhésions, mais aussi les avis et suggestions.

Le Secrétaire du C.A.T.M.
Club des Amateurs
de Trains Miniatures
10, rue Emile-Gueymard
Grenoble.

NOS BELLES MACHINES



(Cliché S.N.C.F.).

Les 151 A 1 à 10 du Sud-Est

CARACTERISTIQUES GENERALES

Année de mise en service	1932
Constructeur : Le Creusot.	
Diamètre des cylindres HP	480 m/m
— — BP	745 m/m
Course des pistons HP (1)	650 m/m
— — BP	700 m/m
Diamètre des roues motrices	1 m. 500
— — du bissel AV	0 m. 860
— — du bissel AR	1 m. 260
Timbre	20 hpz
Surface de grille	5 m²
— totale de chauffe	243 m². 77
— de surchauffe	91 m². 64
Diamètre de la chaudière	1 m. 815
Effort de traction à 100 % d'admission	31.250 kg
Poids total en ordre de marche	122.410 kg.
Poids adhérent	
Longueur de la machine	16 m. 250
Tender à bogies. Capacité en eau	30 m³
— en charbon	7.000 kg

(1) Soupapes Dabeg à cames rotatives.

A TRAVERS LES CLUBS

FRANCE

PARIS. — Association Française des Amis des Chemins de Fer. Réunions amicales au Siège, gare de l'Est (sous-sol), tous les jeudis soirs, de 20 h. 30 à 23 h., et les samedis après-midi, de 15 h. à 19 h.

ASNIERES. — Section Modellistes : réunion tous les jeudis et dimanches, au Centre administratif et social d'Asnières. Stand de tir : jeudi de 21 h. à 22 h. 30; dimanche, de 9 h. à 10 h. 45.

AVIGNON. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales, visites d'installation S.N.C.F., etc. Renseignements : M. H. Etienne, 2 bis, route de Lyons, à Avignon. Tél. 27.48.

BORDEAUX. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section bordelaise a ses réunions amicales le 1er et le 3e samedi de chaque mois à 15 h., au Foyer Cheminot, 16, quai de la Monnaie. Pour tous renseignements, s'adresser au Délégué régional, président de Section : N. FALQUE, 110 bis, r. Paulin, Bordeaux.

BORDEAUX. — **Le Club des Modélistes bordelais est devenu une réalité. Tous les fervents du p'tit train se retrouvent le 2e et 4e samedi de chaque mois, chez M. Dufour, au 44 du cours Marc-Nouaux. Ils sont certains d'y trouver le meilleur accueil ainsi que la documentation la plus utile concernant la construction de modèles ferroviaires réduits, Loco-Revue, Mémento de l'Amateur, plans, photos, etc., etc.**

CLERMONT-FERRAND. — Assoc. des Amis des Chemins de Fer. — Délégué : M. A. Perreau, 14, rue d'Albou à Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

CLERMONT-FERRAND. — Club Clermontois des Amateurs de Chemins de Fer Miniature, chez M. A. Bouve, 27, rue Blatin. Réunion générale tous les premiers dimanches du mois. Renseignements les mardi et samedi après 18 h. Outillage et machines à la disposition des amateurs le samedi à 15 heures.

DIJON. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Costet, tabac, 25, rue des Forges, à Dijon.

DOUAI. — L'Association des Modellistes Douaisiens continue ses travaux et est heureuse de donner tous renseignements d'adhésion, etc... S'adresser à M. René Delsaux, 1, rue Saint-Nicolas, à Douai (Nord).

GRENOBLE. — Pendant la période estivale, les réunions bi-mensuelles du C.A.T.M. sont suspendues. Reprise 1er dimanche de septembre au Café du Progrès, à Grenoble.

Tous renseignements continuent à être fournis par M. Ricaud, vice-président du Club, 10, rue Emile-Gueymard à Grenoble.

LILLE. — Loco Modèle Club Nordiste. Réunion des Amateurs tous les derniers samedis du mois. Pour tous renseignements s'adresser à M. Olivier, 278, rue Gambetta, à Lille.

LYON. — A.M.F.L. — Amateurs ne manquez pas les réunions chez M. Charras, vice-président, 20, rue Hénon. Vous pourrez :

1° Y retirer les photos de l'exposition que vous avez commandées;
2° Vous inscrire pour une grande sortie S.N.C.F.
3° Prendre les lieu et date d'une intéressante conférence S.N.C.F.

Renseignements généraux à M. Vedrenne, secrétaire, 16 avenue de Saxe, après 20 heures.

LYON-A.F.A.C. — Réunion 1er et 3e lundis de chaque mois, 51, rue de la Bourse. Section de Modélistes. Section de Tramways. Pour tous renseignements, s'adresser au Président M. Paillard, 15, rue de Condé, à Lyon, ou au Trésorier, 12, avenue de la Gare, La Demi-Lune (Rhône).

MARSEILLE. — Section régionale de l'Afac. Réunion tous les jeudis, de 18 h. 30 à 20 h., 30, rue Benedit, Marseille.

MODELLISME CLUB DE PROVENCE. — Les amateurs sont priés de se faire connaître à M. Picano, 18, cours Lieutaud, Marseille.

MONTAUBAN. — Tous les amateurs désireux de se grouper sont priés de prendre contact avec M. E. Cassan, 26, rue Denfert-Rochereau, Montauban (Tarn-et-Garonne).

MONTPELLIER. — Il est rappelé aux membres de l'A.F.A.C. de la région de Montpellier qu'une permanence provisoire est assurée tous les soirs aux Ets **Les Maquettes Jop,** rue Foch, à Montpellier. Tous les amis et sympathisants sont cordialement invités.

MODELE-CLUB MULHOUSE, 28, rue du Runtz, Mulhouse (Haut-Rhin). — Réunions mensuelles tous les premiers mardis du mois, à 20 h. 30, au siège du Club. Tous les sympathisants y sont cordialement invités. Permanence tous les mercredis soir, à 20 heures, et les samedis, de 15 à 18 heures.

NANCY. — **Association des Modélistes Lorrains.** Les amateurs et constructeurs de modèles réduits sont priés de se faire connaître à M. Remarck, 15, aven. Anatole-France, à Nancy, secrétaire de l'A.M.L. Association déclarée à la Préfecture de Meurthe-et-Moselle. Réunion d'information, visites S.N.C.F., etc...

NANTES. — Délégué de l'Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer : M. G. Hervouet, 9, rue Lafayette, Nantes.

NIMES. — Le Club des Modélistes Ferroviaires Nîmois est officiellement constitué. **Président :** M. M. Coste. Siège social et permanence chez M. M. Sals, 4, rue de la Monnaie, Nîmes. Tél. 25-31. Pour tous renseignements, écrire ou téléphoner au secrétaire : M. Sals, à l'adresse ci-dessus.

ORLEANS. — **Section Orléanaise de l'A.F.A.C.: réunion tous les premiers mardis de chaque mois, à 21 h., dans notre nouveau local situé en gare d'Orléans, quai A, au-dessus du local de la S.A. C.O. Une carte d'accès au quai est délivrée spécialement aux membres de la Section afin d'aller aux réunions. En cas de mardi tombant un jour férié, la réunion est reportée au mardi suivant. Réunion de 21 h. à 24 h.**

Délégué régional : M. Pierre Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, à Orléans. — Délégué adjoint : M. Jean Goussu, 20, rue Saint-Marceau, à Orléans. — Permanence et dépositaire de « Loco-Revue », « Modèles Ferroviaires », « Chemins de Fer », chez Jean Grellier, membre de l'A.F.A.C.; Radio-Sonore, 21, rue Charles-Sanglier, Orléans. — Pour tous renseignements, s'adresser au délégué adjoint : M. Goussu, 20, rue Saint-Marceau, Orléans.

ROUEN. — Les amateurs modellistes se retrouvent, le samedi après-midi, chez M. P. Buquet, 241, rue du Renard.

STRASBOURG. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de fer. Délégué : M. J. David, 30, rue Oberlin, Strasbourg.

TOULOUSE. — Association Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section toulousaine a ses réunions amicales le 1er samedi de chaque mois à la bibliothèque S.N.C.F. (ancienne gare du Sud-Ouest : ligne de Castres, près de la gare de Messageries, boulevard de la Gare). Réunions à 21 h. Pour toute autre information, s'adresser au Dr Desrus, 35, route de Blagnac. Tél. 242.88

BELGIQUE

BRUXELLES. — **Le Club Ferroviaire de Bruxelles rappelle que ses réunions amicales se tiennent tous les jeudis de 20 à 22 h. en son local habituel, 18, rue de l'Evêque à Bruxelles. Toute personne qui en exprime le désir sera aimablement renseignée sur les conditions d'admission au cercle.**

Les projections cinématographiques du mois de janvier (réalisées grâce à l'amabilité de M. Descamps, cinéaste) comportaient entre autres des films ferroviaires français, gracieusement mis à la disposition par la S.N.C.F. à la grande reconnaissance du « Club Ferroviaire de Bruxelles ».

SUISSE

GENEVE. — Club Genèvois de Trains Miniatures. Réunion du Club le 2e et 4e lundi de chaque mois. Local : 14, rue Majatrex à Genève. Bienvenue à tous les amateurs.

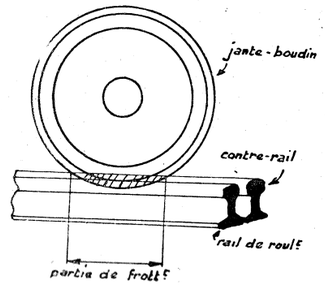
LOCO-CLUB-MONTREUX. — Case Postale 5 à Glion-sur-Montreux. Réunions tous les Mardis au local du club : usine de Taulan à Montreux (Suisse).

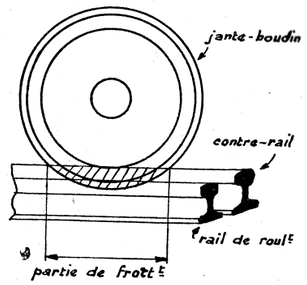
NOTE IMPORTANTE. — Nous rappelons à MM. les Secrétaires de Club, qu'ils doivent nous faire parvenir tous communiqués le 15 du mois précédent la date de parution du numéro dans lequel doivent figurer leurs avis.

TRUCS ET MOYENS

A PROPOS D'AIGUILLAGE

Dans la construction des modèles réduits d'aiguillage, j'ai pu constater que le rail servant de contre-rail était de même nature que le rail de roulement, ceci est une erreur car le contre-rail doit être légèrement surélevé par rapport au rail de roulement afin de permettre un meilleur guidage des boudins des roues. Les figures 1 et 2 aideront à mieux comprendre pourquoi cela est nécessaire. On utilisera pour du rail de roulement de 5 m/m un rail utilisé en contre-rail de 6 m/m, de même pour un rail de 6 m/m un rail L.R.





De cette façon, plus de déboire dans le passage des cœurs d'aiguille, les roues étant mieux guidées auront moins de tendance à dérailler et le contre-rail surélevé améliorera la circulation des convois au passage des aiguilles.

Puisse cette constatation vous être utile.

Roger GUIS.

CONCOURS ANNUEL DE PHOTOGRAPHIES

Ainsi que chaque année, « Loco-Revue » offre à ses lecteurs le moyen de gagner des prix intéressants en participant au concours de photographies ferroviaires.

Cette fois toute liberté est laissée aux concurrents, quant au choix des sujets.

Les photographies qui seront primées seront celles présentant soit un intérêt documentaire, soit une réalisation artistique, voire même humoristique, sans omettre, bien entendu, les qualités photographiques.

Le format des épreuves peut être quelconque, comme d'habitude, les concurrents devront apposer au dos de leurs épreuves, leur nom et adresse, la date et l'endroit où la photographie a été prise et le titre sous lequel ils désireraient qu'elle figure. Le Concours sera clos le 15 OCTOBRE **irrévocablement.**

1er prix	2.000	francs	en espèces.
2e prix	1.000	—	—
3e prix	500	—	—

Tous nos meilleurs vœux aux nouveaux concurrents...

...et BONNES VACANCES

UTILISEZ NOS PETITES ANNONCES

Etabˢ FOURNEREAU

C.C.P. 1577-38 PARIS — **"LE SABLEN", AURAY** (Morbihan) — R. C. Lorient 14.207 b

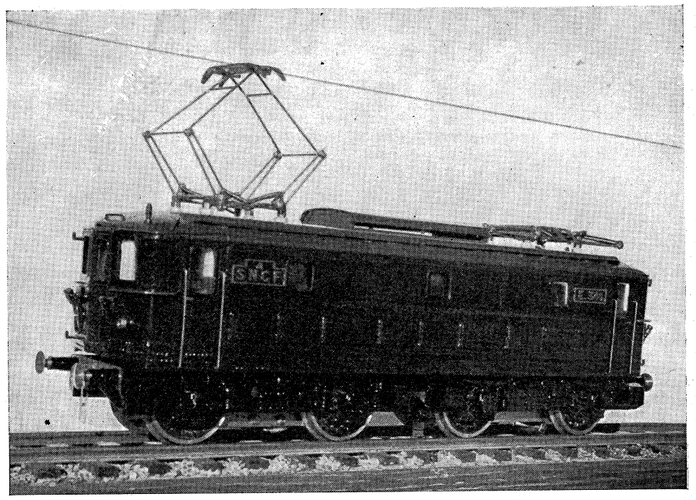
Tél. : 65

S.A.R.L. au capital de 500.000 fr.

MAQUETTES ET MODÈLES RÉDUITS DE CHEMINS DE FER

Le plus GRAND CHOIX de pièces détachées en Ecart: O

MOTEURS — BOITES DE CONSTRUCTIONS — MATERIEL FIXE



Modèle au 1/43e de la BB Als-Thom série, du Sud-Ouest

La plus puissante machine existante dans le monde du modèle réduit. Effort de Traction considérable. Caisse en bronze moulé surfin, détails et rivets bien empreints. Moteurs à roulement à billes type A.50, couplés par vis sans fin sur chaque essieu de bogie. Prise de courant par pantographes super-détails (ou par frotteurs). Tampons à ressort. Attelage à chaîne ou automatique. Décoration soignée, caisse vert S.N.C.F. Toit gris, châssis des bogies noir. Roues bronze. Inversion par cellule et éclairage électrique avant et arrière automatique.

BB/5 à un seul bogie moteur, sans éclairage .. .. **28.500 fr.**

BB/6 à deux moteurs et éclairage .. .. **34.500 fr.**

Catalogue général illustré (1). .. .. **150 fr.**

Pièces détachées seulement (1) .. .. **50 fr.**

(Taxes en sus 2,50 %)

(1) Une hausse de 30 % environ est à appliquer sur les prix mentionnés dans ces catalogues.

Agent pour la Suisse : « **Tous Modèles Réduits** », **S.A., 5, rue Montbrillant, GENÈVE**

Agent pour la Belgique : **M. DE CUYPER « Les Modèles D.G.H. »**
. 24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES

BENELUXIENS MODÉLISTES & AMATEURS **J.-R. EDOUARD**

94, avenue Albert, BRUXELLES. Tél. 4325.09

Grossiste et concessionnaire exclusif présente : Echelle HO/OO, 1/86e

Eléments de voie, accessoires : VB, Midlin, Lupke, etc.
Locos vapeur : Miniatrain, Eckart, PMP, Roudhouse, Penniine, etc.
Locos électr. : Miniatrain, PMP, Vionnet, Jibby (Ae 4/7).
Wagons : VB, Martin, Roundhouse, Globe, HM, Laconia, Spanner, etc.
Voitures : PMP, Martin, SMCF, Sampson, Laconia, etc.
Accessoires : Airmar, Leuthold, VB, Thorey, SMCF, etc.
Décoration : Claude, Le Roy, Starline, Colbert, Vau Pe, Cropsy, etc.
Signaux : Ruco, Disque Rouge, Midlin, Edouard.
Caténaires : W.V., UWI, VB, Edouard.
Ponts, Tunnels : Kuchs, WV, HS, Hergenrotin r, Starline, etc.
Profilés, Visserie : Leuthold & Co, Nemec.
Brasure à froid : Akema.
Tramways : Remo
Transfos, Commutatrices, Cellules, etc. : Hag. Edouard, etc.
Couleurs : Roudhouse, Globe
Moteurs : Leuthold, Gérard, Kuch, PMP, Remo, etc:

ECH. O, 1/43e

Eléments de voie : Leuthold, Hag.
Locos, Voitures : Munier, Hag.
Accessoires : Munier, Claude, etc
Publications : Miniaturbahnen, Miba, plans divers
Constr. de réseaux et maquettes industrielles
Accessoires, bateaux, machines à vapeur : Ships Models Cº.
Envoi du catalogue : 20 fr. B
Conseils techniques sur demande
Dépositaires : **Bruxelles** : Ferber, Brand Frères, Aviatic, Liger, Maison Luc, Minimecanic. — **Anvers** : Standard House, Willms. — **Liège** : Obra. — **Charleroi** : Pierard. — **Gand** : Maës.

TOUS TRAINS MINIATURE

* *

TOUS ECARTEMENTS

* *

NEUF ET OCCASIONS

* *

PIECES DETACHEES
HO et **O**

* *

J.-R. ALLARD & Cie

72, r. d'Amsterdam
Paris - Saint-Lazare

* *

AMATEURS !
nous avons ce que vous cherchez !

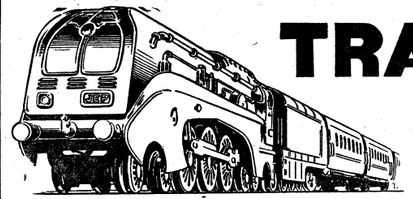
— TIMBRE POUR REPONSE S. V. P. —

D G H

Rue de la Bienfaisance, 24
BRUXELLES-NORD
Reg. Com. Bruxelles 164.530

Les Modèles D.G.H.

ONT LE PLAISIR DE PORTER A VOTRE CONNAISSANCE QUE M. GORDON VARNEY A BIEN VOULU LEUR CONCEDER POUR LES PAYS DE BENELUX LA VENTE EXCLUSIVE DES PRODUITS .. ..



TRAINS JEP

JEP 1949

CINQUANTE ANNÉES
- DE SUCCÈS -

Depuis cinquante ans, les trains **JEP** mécaniques et électriques, les premiers des trains jouets français, font la joie des enfants.

Les trains **JEP** sont de véritables modèles en réduction, d'une précision parfaite et d'un fini merveilleux, des grands trains en circulation sur les réseaux français.

En plus d'une gamme très complète en voie 0, **JEP** présente maintenant tout un ensemble en voie 00, loco aérodynamique 232, wagons voyageurs et marchandises de toutes sortes, rails, croisements, aiguilles, signaux et de nombreux accessoires.

Demandez nos catalogues.

LE JOUET DE PARIS, 39, boulevard Beaumarchais, PARIS (3e)

Éditions LOCO-REVUE

TOUT CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER RÉELS ET MINIATURE

C.C.P. 20 81-39 Paris — **Tél. 65 — AURAY (Morbihan)** — R. C. Lorient 21510

EDITIONS « LOCO-REVUE » :

Catalogue, édition juin 1950 .. .. Franco.. **30 fr.**

(Hausse de 20 % sur tous les plans)

AMIS ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER RÉELS OU MINIATURES

Consultez-nous pour tous vos besoins en librairie. — Grand choix de livres et revues françaises et étrangères. Plans de locomotives, automotrices, voitures, wagons. — Installations fixes. — Signalisation, Aiguillages, etc., etc...

■ ■ ■

Vient de paraître :

Le fascicule 5 des **Modèles Ferroviaires**.. .. ..Franco.. **210 fr.**

■ ■ ■

NOUVEAUX PLANS

1531 - **Fourgon autom.**	Type	50 »	1705 - **Autorail léger**, type	×5500....	50 »
1532 - **Voiture autom.**	Chamonix	50 »	1220 - **Locomotive 140 C Ouest**....		75 »
1220 b - **Tender à bogies 18 M 3** Ouest....		50 »			
1313-BB **Als-Thom**		75 »			

	Prix	Franco	
Loco-Revue, année 1947, nos 46 à 50. Le numéro.....	50 »	50 »	
Loco-Revue, année 1948, non reliée.....	660 »	680 »	
Loco-Revue, année 1949, non reliée.....	750 »	770 »	
Loco-Revue, année 1950, non reliée.....	750 »	770 »	
Reliure mobile pour l'année	350 »	450 »	R (1)
Album des Locomotives à Vapeur de la S.N.C.F., par J. Fournereau. Descriptions de 100 machines avec photos et plans	1 200 »	1.400	R (1)

■ ■ ■

PORT ET EMBALLAGE EN SUS (1) envoi recommandé

MUNIER
CONSTRUCTEURS

21, AVENUE DE LA MARNE
COMPIÈGNE

POUR AVOIR UN MATERIEL ROULANT
rigoureusement à l'échelle, superdétaillé à l'extrême,
facile à monter
UTILISEZ NOS BOITES DE CONSTRUCTION
qui permettent de réaliser, en écartement 0 :

LOCO-TENDER 222 TA, jolie petite machine de manœuvre.
LOCO-TENDER 141 TC du NORD, puissante locomotive de banlieue.
LOCO 220 OUEST et son tender, Modèle ancien plein d'attraits.
LOCO 230 D du NORD et son tender, machine pour express.
LOCO 140 A du NORD pour trains de marchandises et mixtes.

Et la dernière sortie de nos ateliers : **La 141 R et son tender 30 R**

la plus superdétaillée de toutes les maquettes existant sur le marché.
Réalisme absolu.

Toutes ces locomotives sont entièrement en bronze fin et en laiton 1er titre.

AUTRES FABRICATIONS : **VOITURES NORD et EST** grandes lignes, **ALLEGE** postale, **WAGONS de marchandises**, etc. et **TOUS ACCESSOIRES** rigoureusement à l'échelle et comportant tous les détails.

SPÉCIALITÉ de ROUES en alliage extra-dur moulé en coquille, et complètement usinées. Plus de 80 modèles différents, pour tous modèles de locos vapeur, électriques, voitures, wagons, etc. Suppléments pour roues isolées : Roues motrices vapeur 40 fr. - Roues motrices électriques : 20 fr. - Roues porteuses : 10 fr.
Tube et rondelles bakélite pour isolement des roues de toutes provenances
Roues ALPAX moulées au sable pour écartements 1, 2 et 3

TARIFS : 50 francs en timbres

LABO-MODÈLE

■

J. LAGADEC

■

Tout ce qui concerne
les « P'TITS TRAINS »
à COLOMBES
32, rue Henri-Martin, 32

FERROVIE
IN MINIATURA

Revue publiée par le Centre Italien de modélisme Ferroviaire

EDITION DE FÉVRIER 1951

contenant en particulier un article sur l'alimentation à deux rails.
Le numéro franco : **70 francs.**

CONSERVES DE BRETAGNE

« NOTRE SPÉCIALITÉ »

DÉLICIEUSES COQUILLES SAINT JACQUES PRÉPARÉES au BEURRE FIN de BRETAGNE

180 fr. la boîte de 250 gr. p' 3 pers.
340 fr. la boîte de 500 gr. p' 6 pers.

Franco de Port et d'Emballage
Toutes taxes comprises

Conserves de : Petits Pois, Haricots, Flageolets, Pâté de Porc, Thon et Sardines à l'huile.

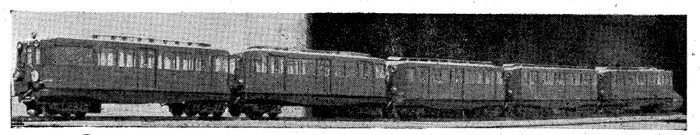
Catalogue sur demande

HUETTE-LERAY et Fils
Conserves alimentaires
AURAY (Morbihan)
Maison fondée en 1905

PRODUCTION SOLOGNOTE de MATERIEL FERROVIAIRE et SYLVESTRE
en REDUCTION POUR LES ECARTEMENTS H0, 00, 0 et 1

RENÉ CLAUDE MODEL MAKER

Domaine des ETANGS-SECS, par ARDON (Loiret). ⓣ 9 à Mézières-les-Cléry



Rame métallique HO Type Vincennes — MAILLOT 1910
(Matériel P.M.P. modifié et perfectionné par M. René CLAUDE)

En vente dans toutes les Maisons spécialisées et

aux Etablissements J. FOURNEREAU à AURAY (Morbihan)
Représentant général pour la France.

aux Etablissements J.-R. EDOUARD, 94, av. Albert à BRUXELLES (Belgique)
Agent général pour le Bénélux.

aux Etablissements ONORATO ISACCO, Corso Vittorio Emanuel, 36, à TURIN (Italie). Agent général pour l'Italie.

Jacques de CASTRO RAPOSO, avenida João XXI, N° 9 Esqd° - LISBONNE (Portugal). Agent général pour le Portugal.

Fritz NEMEC - VDI - 13 b Frontenhausen Ndb - Allemagne.
Agent général pour l'Allemagne.

aux Etablissements T.M.R., 5, rue Montbrillant à GENÈVE (Suisse).
Agent général pour la Suisse.

Sur demande, envoi du Tarif 1949 contre 28 francs en timbres-poste

---

CODACO - Modelisme - Gros - BRUXELLES
1072, Chaussée de Ninove, 1072
Tél. 21.70.39

Modèles réduits de chemin de fer
Ecart. « H0 » et « 0 »
Tous accessoires et pièces détachées
Bâtiments - Décors - Signaux - Sujets

Rivarossi : « H0 » et « 0 ». — Locomotives courant alternatif et courant continu (A.M.R.A.), Voitures et Wagons, Trolleybus (breveté tous pays). Boîtes de construction, Accessoires, Pièces pour modélistes et de rechange.

Ed. Exley & C° Ltd. : « H0 » et « 0 ». — Voitures à boggies, complètes avec garnitures intérieures et soufflets souples.

Faller : « H0 ». — Bâtiments de chemin de fer et privés, animés et sonores, Arbres, Parties de paysages, Matériel de construction de décors.

Preiser : « H0 ». — 400 figurines diverses, en séries, isolées et en groupes.

C. B. G. : « 0 ». — Séries de sujets de métal.

S. M. E C. : « H0 ». — Sémaphores à main et magnétiques, Pièces séparées, Boîtes de construction d'autos de course, éch. 1/32e.

W. V. : « H0 ». — Poteaux et portiques de lignes aériennes, Caténaires. (Exclusivité pr les Pays-Bas, le Grand Duché de Luxembourg et la France).

Même Maison en France (Représentations)
CODACO - p/a MM. MEYER & HESSE
24, rue du Faubourg-Poissonnière
Paris (10e)
Même Maison aux Pays-Bas
Les articles **CODACO** sont en vente dans toutes les Maisons spécialisées
Documentation illustrée contre 25 frs belges.

THE MODEL RAILWAY NEWS

LA PLUS ANCIENNE REVUE ANGLAISE SUR LES MODELES FERROVIAIRES EN GRANDE - BRETAGNE

Paraît mensuellement sur 32 pages
Grand format 18 × 25
TRÈS NOMBREUX CLICHÉS ET DIAGRAMMES SUR BEAU PAPIER COUCHÉ

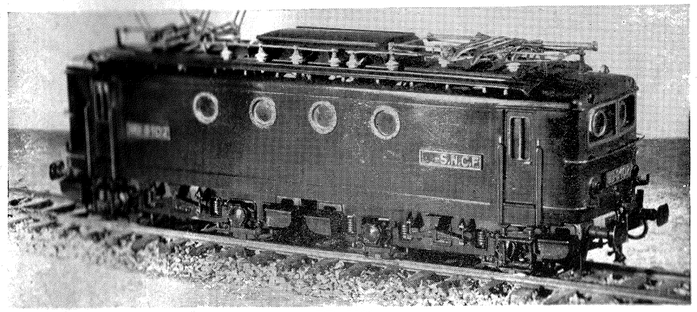
Le Numéro : **60 francs franco**
Abonnement annuel : **600 fr.**

AGENT POUR LA FRANCE :
Éditions "LOCO-REVUE"

108, RUE DE TURENNE
PARIS (3e)

KILOMÈTRE 108

Turbigo 64-79
Métro : Filles-du-Calvaire



BB 8001.

TOUTES FOURNITURES POUR MODELES REDUITS ET MAQUETTES DE CHEMINS DE FER
Toujours en stock en « 0 »

Les productions R. VARIN en boites de construction ou en détail : 141-P, 231-G P.L.M., 030-TB, BB-8001, 2-D-2 502. Voitures Est à deux essieux suspendus.
Bogies Pensylvania et Diamond à ressorts agissants.
Roues de Wagons en acier décolleté de précision. - Roues motrices et porteuses tous diamètres (bronze)

NOUVEAUTÉ : Berceau bronze pour montage en boggies du moteur A-50 Fournereau, montage facile, puissance extraordinaire, souplesse, silence.

CARTER A BAIN D'HUILE, monté avec couple 1/15 ou 1/20, avec un essieu et arbre pour moteur, peut servir pour tous types « vapeur ». — RHEOSTATS, TRANSFOS, redresseurs toutes puissances, modèles impeccables; ce qui se fait de mieux. — PROFILÉ et traverses 0 et H0. — VOIE BATIMETAL. — PEINTURES MATES, NOIR, VERT, MARRON. — Pistolets.

TOUTES LES PRODUCTIONS DES ETABLISSEMENTS FOURNEREAU. En boîtes de construction ou en détail. Plans et librairie.

Conseils et renseignements par Ingénieurs spécialistes tous les jours, de 10 h. 30 à 12 h. et de 15 h. 30 à 19 h. — Catalogues « 0 » et photos des 141-P, 231-G 030, BB-8001, contre 30 fr. en timbres. Listes H0 contre 15fr.

A partir de septembre, tous les mois un article sacrifié.

Distributeur des Fabrications R. VARIN pour la Belgique : W. DE CLYPER, 24, rue de la Bienfaisance à Bruxelles

---

A la Source des Inventions

56, Boulevard de Strasbourg. — PARIS (10e)
(près des gares de l'Est et du Nord)

LA PLUS IMPORTANTE ET LA PLUS ANCIENNE MAISON DE :

MODÈLES RÉDUITS

PLANS ACCESSOIRES BOITES MATERIELS FINIS

en O et HO

LES MEILLEURES MARQUES ET MARKLIN

SUR NOTRE
DOCUMENTATION GÉNÉRALE de 84 pages - 400 photos contre mandat-carte de 115 fr.

EXPEDITIONS : Province, Colonies, Etranger
Recommandée par la Légion Franco-Belge.

OUVERT LE LUNDI

LA MAISON DES TRAINS

S. A. R. L. au Capital de 50.000 francs

24, Passage du Havre - PARIS (9e)

Métro Caumartin (à l'entresol, pas en boutique)

Téléphone : Trinité **13.42**

La **Foire de Paris** consacre le matériel de qualité — 4 superbes locos Pacific Antal ont tourné durant 16 jours à raison de 8 heures par jour à la grande joie des visiteurs d'un des plus beaux stands de la Foire de Paris; la voie « VB » assurait un roulement parfait et les wagons charbonniers eux aussi « VB » donnaient la note réaliste à ce réseau. Cette réalisation a été filmée par les Actualités. Vous trouverez ces mêmes articles à « **LA MAISON DES TRAINS** » fournisseur de ce stand.

■ ■ ■

Gros succès aussi pour les différentes motrices P.M.P. championnes de la marche souple et puissante (remorquent dans le stand de démonstration plus de 10 voitures à boggies et grimpent allègrement des pentes de 5 %).

■ ■ ■

Demandez-nous le nouveau catalogue V.B. Ecart HO. Indispensable pour l'organisation de tous réseaux. 60 clichés, notamment les nouveaux wagons 1951 (grue dépannage **30 T**, plats à boggies à ranchers garnis), clichés et notices d'emploi des nouvelles aiguilles électro-mécaniques, du rail de décrochage et d'accrochage (à paraître). Nombreux circuits de voies. **Envoi contre 65 francs.**

■ ■ ■

Agent des Marques J.E.P. — HORNBY — B.L.Z. — MARKLIN — ANTAL — MINIATRAIN — P.M.P. — V.B. — T.A.B. — FOURNEREAU. Catalogues : Documentation générale : 100 frs — V.B. 65 frs — FOURNEREAU 165 frs.

TOUT POUR LE TRAIN MINIATURE

O et HO

■

REMICO

54, Rue de Miromesnil

— **Anjou 71-20** —

MÊME DIRECTION :

128, avenue de Neuilly

NEUILLY-SUR-SEINE - Maillot 99.32

17, rue Nationale

EVIAN-LES-BAINS (Haute-Savoie)

vous offre le plus grand choix de modèles réduits.

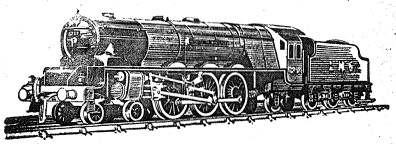
BOITES DE CONSTRUCTION ACCESSOIRES - PIÈCES DÉTACHÉES - TRAINS - BATEAUX AVIONS - MOTEURS EN TOUS GENRES

MODELES REDUITS FERROVIAIRES

par

BASSETT-LOWKE LTD

NORTHAMPTON -- ENGLAND



Une grande variété de Modèles de Locomotives anglaises sont à votre disposition dans le populaire écartement « O » sous trois formes de traction différentes :

VAPEUR-Electrique (12 v. cont)
Mouvement d'Horlogerie

La Duchesse de Montrose illustrée ci-dessus est un excellent exemple des modèles des fameuses locomotives Anglaises construites par BASSETT-LOWKE.

Une agence a été établie à Genève pour la desserte de toute la région de la Suisse Romande et toute une gamme de Modèles de BASSETT-LOWKE y est exposée pour l'examen et l'achat. S'adresser à :

TOUS MODELES REDUITS S. A.
5, rue Montbrillant
Genève (Suisse)

Le Gérant : Ch. OLIVIER Dépôt légal du 3e trimestre 1951. S. N. P. R. - IMPRIMERIE COMMERCIALE 6, rue de l'Hôpital - ROUEN